TUTTO NUOVO GRAFICA RINNOVATA E CONTENUTI AMPLIATI

AUTOMOBILISMO

NUMERO 9 • SETTEMBRE 2023 • MENSILE • ANNO 39 • 5,50 EURO • AUTOMOBILISMO.IT

Mobilità alternativa
Quadricicli per tutti i gusti e per tutte le tasche

Youngtimer
Honda S2000: l'urlo dei 9.000 giri

Inchiesta auto elettriche
Regione che vai, colonnina che trovi

Mercedes-AMG GT
CON LA PORSCHE 911 NEL MIRINO

p.i 02/09/2023 ISSN 0394-0128
30009
9 770394 012002

PROVA ABARTH 500e
SCORPIONE PIÙ PUNGENTE CHE VELENOSO

Ritorno al futuro

Anche le migliori auto sono soggette all'inesorabile incedere del tempo. Magari fanno ancora il proprio dovere dopo anni di onorata carriera, ma la tecnologia avanza, e ciò che fino a ieri sembrava all'avanguardia, oggi magari non lo è più. Lo dico con un pizzico di amarezza, da inguaribile amante delle auto d'epoca e delle youngtimer. Ma quando scendo da una di quelle inimitabili macchine, rumorose, con il pedale delle frizione duro come un macigno e il volante da non mollare mai per evitare di finire in un fosso, per poi salire su un modello nuovo, mi rendo conto che la tecnologia è andata avanti e continua imperterrita ad avanzare con passi da gigante.

Finché si tratta del giretto di una cinquantina di chilometri con il sole che splende tutto ok. Ma quando magari piove e si deve affrontare un lungo viaggio alla guida di una "vecchietta", ci si accorge che le gesta eroiche dei nostri genitori che attraversavano l'Italia senza avere la più pallida idea degli attuali standard di comfort e sicurezza, magari con i bagagli sul tetto, sono solo un indelebile ricordo del passato. Mi pare siano passati 100 anni anche da quando guidavo la mia Opel Corsa GSi senza allacciare le cinture di sicurezza e con l'ago del contagiri fisso sulla zona rossa come se fossi quotidianamente al via di una gara di incoscienza aggiungerei oggi.

Provo la stessa sensazione ripensando ad Automobilismo e al giorno in cui ho messo per la prima volta piede in redazione, nel 1994 andando a spanne. Certo, da allora di cose ne sono cambiate molte, di restyling, tanto per proseguire con un lessico automobilistico, ne sono stati fatti un'infinità, ma la sostanza fino a oggi è rimasta grossomodo immutata. Novità, impressioni di guida, prove, sport, tecnica e listino in estrema sintesi. Per carità, le basi non si possono certo stravolgere, perché anche un'auto dell'ultimissima generazione continua ad avere ruote, motore, freni, sospensioni e telaio, ma quello che cambia è come questi singoli componenti si sono evoluti, come lavorano interfacciandosi tra loro, magari grazie alla magia dell'elettronica, che ha reso possibile ciò che un tempo non era neppure lontanamente immaginabile.

Questo numero di Automobilismo segna quindi un importante cambio di passo, anzi, di marcia per restare in tema: tanto per cominciare, la grafica è diversa, molto più semplice, elegante. Proprio come il design delle supercar più moderne, che con l'aerodinamica attiva, in molti casi non sono più appesantite da vistosi spoiler o alettoni fissi. Sottopelle ci sono poi contenuti non solo di più immediata consultazione, ma anche più chiari e diretti, che vanno subito al sodo, senza inutili giri di parole. E poi, una volta seduti al posto di guida, vi accorgerete che anche la visibilità è parecchio migliorata. Proprio come a bordo delle nuove auto equipaggiate con telecamere che proiettano un'immagine a 360 gradi di ciò che ci sta intorno sul display ad alta definizione del sistema multimediale. Già, perché ora Automobilismo offre una visione più ampia, proponendo nuovi temi come lifestyle, glamour, e-mobility, itinerari, moto, biciclette e persino barche. Fermo restando che la passione, da sempre protagonista delle pagine di questa rivista, è rimasta la stessa. Anzi, in un mondo di auto sempre più omologate tra loro, recita un ruolo ancora più importante, perché oggi, più che mai, è fondamentale sognare.

Ma questo lo avrete già capito dal soggetto di copertina, la nuovissima Mercedes-AMG GT, che sembra inseguire la Porsche 911 in corsa dietro quella curva veloce a destra. Riuscirà poi a superarla? Credo che questo non sia solo il sogno di Mercedes, ma un po' di tutti i costruttori di auto sportive, che da sessant'anni a questa parte cercano in tutti i modi e con tutti i mezzi di imitare la ricetta segreta dell'intramontabile icona Porsche.

Fabio Suvero

SOMMARIO
settembre 2023

28

50

68

86

90

94

PRODOTTO

PASSIONE

TECNOLOGIA

GLAMOUR

MERCATO

98

122

138

156

172

AUTOMOBILISMO 09

SETTEMBRE 2023
MENSILE - ANNO 39

Via Polonia, 7 | 20157 Milano
Tel 02 40 32 11 00
redazione@automobilismo.it
www.automobilismo.it

DIRETTORE RESPONSABILE
Federico Aliverti

CAPOREDATTORE
Fabio Suvero

HANNO COLLABORATO
Mario Ciaccia
Federico Signorelli
Rodolto Solera

FOTOGRAFI
Leonardo Lucarelli
Tommaso Pini
Mario Ciaccia
Archivio Automobilismo

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE
Andrea Prati

COORDINAMENTO TECNICO
Alberto Origgi

Stampa: TIBER Spa - Via della Volta, n. 179 - 25124 Brescia Distributore: SO.DI.P., via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301.
Distributore per l'estero: SO.DI.P. SpA, via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo(MI) - Tel +3902/66030400, FAX +3902/66030269 e-mail: sies@sodip.it - www.siesnet.it Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, LO/MI .

Iscrizione al ROC n. 35102 del 01/10/2020

Amministratore unico - Noemi Tedeschi
Direttore Generale - Enzo Lucibello

MERCEDES-AMG SL 55 TRIBUTE EDITION

La SL 55 Tribute Edition, prodotta in soli 55 esemplari, è un omaggio alla 300 SL, capostipite della famiglia SL. Offerta in due colorazioni, Argento High-Tech Magno e Blu Costa Azzurra, abbinate ad interni in pelle nappa Blue Yacht e Rosso Classic, la Tribute Edition riprende gli abbinamenti di colore al tempo più richiesti per la 300 SL. La Tribute Edition introduce inoltre nella gamma italiana di SL la motorizzazione V8 4.0 da 476 CV, il tutto per un velocità massima di 295 km/h e un tempo di 3,9 secondi dichiarato nell'accelerazione da 0 a 100 km/h.

CITROËN E-C4/E-C4 X 2024: AUTONOMIA AUMENTATA FINO A 420 KM

L'abbinamento tra una nuova batteria a chimica avanzata da 54 kWh e un motore più efficiente e potente, che sviluppa 115 kW (156 CV), consente alle nuove ë-C4 e ë-C4 X di raggiungere un'autonomia massima di 420 km secondo il ciclo WLTP, ovvero quasi il 17% in più rispetto al modello precedente. La nuova batteria è più compatta rispetto al passato e dotata di regolazione termica a circolazione di liquido e di una pompa di calore di serie. Vanta inoltre una chimica diversa distribuita su 102 celle e 17 moduli. Invece del 60% di nichel, del 20% di manganese e del 20% di cobalto, questa batteria agli ioni di litio ad alta tensione ha un rapporto di nichel più elevato (80% di nichel, 10% di manganese e 10% di cobalto), che ne migliora la densità energetica, con conseguente maggiore durata della batteria.

CUPRA ATECA: DUE NUOVE MOTORIZZAZIONI

La gamma Ateca di Cupra si arricchisce di due nuove motorizzazioni: 1.5 TSI da 150 CV e 2.0 TSI da 190 CV. La prima diventa così il modello di accesso alla gamma, nonché una delle propulsioni più richieste nel segmento C-SUV, mentre l'accoppiata tra il motore a benzina da 190 CV e il sistema di trazione 4Drive consente di soddisfare anche la clientela affezionata alla trazione integrale. Entrambe le versioni sono equipaggiate con cambio a doppia frizione DSG a 7 rapporti. Ateca 1.5 TSI DSG parte da un prezzo di listino di 39.700 euro.

400 ALFA TONALE NELLA FLOTTA DEI CARABINIERI

Saranno 400 le Alfa Romeo Tonale Hybrid che entreranno a far parte del parco auto dell'Arma entro la fine del 2024. Verniciate con la tradizionale livrea radiomobile, dispongono di blindatura parziale, monocellula per il trasporto in sicurezza delle persone fermate, nonché di una sirena elettronica bitonale e di un lampeggiante blu con luci a led.

KIA EV9: I PREZZI

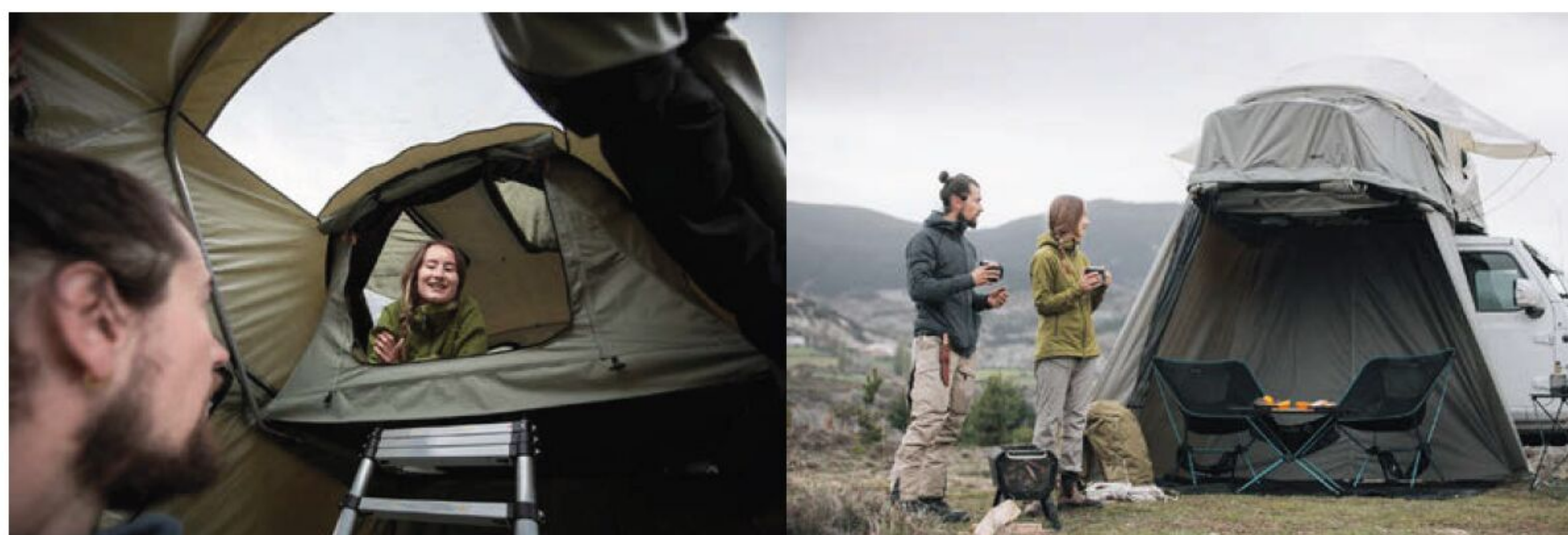
Kia Italia comunica i prezzi per l'Italia di Kia EV9 Launch Edition: in allestimento Earth è proposta a partire da 76.450 euro, mentre quello più completo, GT-Line, parte da 81.650 euro. EV9 è disponibile in versione a sei o sette posti ed è dotata di una batteria di quarta generazione da 99,8 kW, per un'autonomia che può arrivare fino a 541 chilometri (ciclo combinato WLTP). Dispone inoltre della sofisticata tecnologia di ricarica ultra rapida da 800 V.

AUDI FREEDOM

Necessitate di un accessorio da usare per un determinato periodo ma non ve la sentite di acquistarlo? Audi ha la soluzione che fa per voi, essendo l'unico produttore del segmento Premium ad offrire questa opportunità. Il servizio si chiama Noleggio accessori Freedom e consente ai clienti di godere di una vasta gamma di prodotti senza vincolo all'acquisto. Le offerte sono svariate: dalle soluzioni per il trasporto, al comfort, fino ad arrivare alla protezione delle vetture, anche se le più appetibili potrebbero essere i box e portabici da tetto, anche in abbinamento alle barre portacarico in lega leggera.

VARTA WORK FLEX MULTIFUNCTION LIGHT F20

Compatta, pieghevole e versatile, la nuova lampada della gamma Work Flex di Varta è più corta di una penna quando viene ripiegata ed è dotata di una clip per appenderla alla cintura. La testa luminosa può ruotare fino a 180° e garantisce un raggio luminoso di 20 metri e 50 lumen, che può essere utilizzato fino a sei ore. La luce principale, con 100 lumen e 20 metri di portata luminosa, assicura invece una visibilità ottimale fino a tre ore. Nella parte inferiore della testa luminosa l'all-rounder offre un'altra fonte di luce, anch'essa con 100 lumen, 20 metri di raggio d'azione e tre ore di autonomia. Work Flex Multifunction Light F20R pesa solo 61 grammi ed è ricaricabile tramite il cavo USB di tipo C in dotazione.

PREZZO 29,99 euro

THULE APPROACH: LA NUOVA TENDA DA TETTO

Approach è la nuova tenda di Thule che consente di trasformare la propria auto in una sorta di seconda casa. La sua struttura flessibile permette infatti di non gravare eccessivamente sul tetto dell'auto quando è chiusa, ma al tempo stesso di raddoppiare la sua superficie una volta aperta. A rendere più luminoso l'ambiente interno provvedono invece le grandi finestre ai lati e nella parte superiore, mentre il materasso con schiuma a doppia densità è stato concepito per massimizzare il comfort. Le innovative staffe di montaggio permettono inoltre di installare la tenda sull'auto in pochissimi minuti (circa la metà rispetto alle soluzioni tradizionali). Approach è offerta in tre diverse taglie: S, M ed L.

PREZZO
S 2.563 euro - M 2.563 euro - L 3.590 euro

AUTOMOBILISMO

Qui si trattano i temi di attualità, ma il "cuore" della sezione è costituito dalle novità del mercato

ATTUALITÀ

TOYOTA LAND CRUISER

Nuovo codice della strada: ecco cosa cambierà
Inchiesta colonnine di ricarica:
il punto della situazione in città e in autostrada
Anteprime: dalla Skoda Kamiq alla Mercedes Classe V, una carrellata delle novità in arrivo nei prossimi mesi

Con l’introduzione del nuovo Codice della Strada, gli autovelox non dovranno più essere omologati, ma solo approvati. Casco e assicurazione saranno obbligatori per i monopattini.

La sospensione breve della patente è solo per chi ha meno di 20 punti patente. Per chi usa lo smartphone, sotto, l’avremmo voluta al di là del punteggio.

Per accertarsi che i recidivi non si mettano al volante dopo ”un bicchierino”, arriva l’alcolock (sopra), un etilometro di bordo che impedisce l’avviamento del motore a chi ha bevuto.

I ministro dei Trasporti punta a inasprire le norme su alcool e droghe, introdurre la sospensione breve della patente (ma non per tutti) e ad allungare la durata delle limitazioni per i neopatentati. L'educazione stradale arriva solo per le superiori e volontariamente. Obbligo di casco e assicurazione sui monopattini. Bene (finalmente) la possibilità per autovelox e telecamere di sanzionare anche l'assenza di RC e revisione

Designed by Freepik

Codice della strada: si Salvi(ni) chi può

Il Consiglio dei Ministri ha approvato il disegno di legge presentato dal titolare dei Trasporti, Matteo Salvini, che intende modificare alcune norme del Codice della Strada, introdurne di nuove e, più ampiamente, aggiornare l'intero Codice attraverso una legge delega (cioè, il parlamento autorizza il governo a riscrivere il Codice all'interno di una "cornice" definita). Le tempistiche del ministero dei Trasporti prevedevano il primo step, la delega per la riforma organica del Codice, lo scorso aprile, mentre è arrivata a fine giugno. Il secondo, cioè l'introduzione delle nuove norme nel CdS e contemporaneamente la presentazione del nuovo codice, salvo ritardi, dovrebbe avvenire entro dicembre. L'ultimo passaggio, il regolamento di attuazione ed esecuzione, lo strumento che renderà applicabile il nuovo codice in tutte le sue parti, nel giugno 2024. Analizziamo ora le varie norme proposte, ricordando, tuttavia, che non è detto che passino senza modifiche, visto che siamo solamente all'inizio dell'iter legislativo. A

Il parlamento affida al Governo la riforma del Codice della strada. L'esecutivo dovrà proporre un "Codice breve" con definizioni, comportamenti e sanzioni. E ancora, un riordino di norme e sanzioni stratificate nel tempo e il coordinamento con la legislazione europea. Infine, è prevista la delegificazione dell'attuale codice: deve essere di più semplice aggiornamento per adeguarsi all'evoluzione tecnologica.

Designed by Freepik

COSA CAMBIA

Alcol e droghe

La prima parte del Ddl verte sull'inasprimento delle norme sulla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto degli stupefacenti, regolati rispettivamente dagli articoli 186 e 187 del CdS. Una delle novità maggiori prevede la segnalazione sulla patente del condannato per i reati di guida in stato d'ebbrezza con tasso superiore a 0,8 g/l di alcol (da 0,5 a 0,8 c'è la multa, ma non è reato) del codice dell'Unione europea 68, che significa divieto assoluto di guidare dopo aver bevuto qualsiasi cosa (quindi tasso 0,0) per due o tre anni dopo la restituzione della patente ritirata, ed è valido in tutta Europa. Prevista l'introduzione dell'alcolock, "l'etilometro di bordo" che impedisce l'avviamento del motore nel caso il conducente già condannato per guida in stato di ebbrezza abbia bevuto. L'art. 187 non si occuperà più di "guida in stato di alterazione psico-fisica", ma di "guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti": questo semplifica la possibilità di accertamento. Gli agenti potranno così effettuare dei "pretest" dopo i quali – in caso di esito positivo – potranno già sospendere la patente in attesa dei risultati di esami di laboratorio in grado di accertare che si stesse effettivamente guidando sotto l'effetto della droga. A differenza dell'alcol, infatti, è più complicato stabilire quando si siano assunte le sostanze e di conseguenza se si sia sotto l'effetto anche al momento della guida. Nel caso il guidatore in stato di alterazione sia privo di patente (o abbia solo il foglio rosa), questi, se minore di 21 anni, non potrà ottenere la patente fino ai 24, dai 22 in su non potrà riprendere la patente per tre anni.

IL COMMENTO DI AUTOMOBILISMO

Assolutamente d'accordo con l'inasprimento delle norme sulla guida in stato di ebbrezza e sull'introduzione dell'alcolock. Ma sarebbe anche il caso di incrementare i controlli: nel nostro Paese non è dato sapere quanti incidenti siano legati all'assunzione di alcol, secondo quanto riporta lo studio dell'ETSC (l'European transport safety council), visto che esistono solo dati parziali di Polizia e Carabinieri; inoltre i controlli sono molto pochi (e in netto calo rispetto a 10 anni fa): nel 2021 sono stati effettuati 7 alcoltest ogni 1.000 abitanti contro, per esempio, i 96 della Spagna, i 109 della Francia o i 576 dell'Estonia, lo stato Ue che ne fa di più. Molto delicata la questione droghe: allo stato attuale, i test rapidi dicono solo se ci sono tracce di sostanze nell'organismo, ma non se si è sotto l'effetto al momento del test. La sospensione della patente sulla base di dati incompleti ci può stare se gli esami di laboratorio vengono effettuati in breve tempo. Sarebbe utile stabilire un tempo limite per l'effettuazione delle analisi.

Educazione stradale

Chi frequenterà i corsi extracurriculari di educazione stradale che verranno organizzati alle superiori riceverà un credito di due punti sulla patente (art. 230).

IL COMMENTO DI AUTOMOBILISMO

Bene, ma ancora troppo poco! L'educazione stradale dovrebbe essere obbligatoria quantomeno dalle scuole medie. Non volontaria e con un premio in punti. Già tutti ne riceviamo due ogni biennio come "premio di buona condotta". Secondo l'Istat quasi il 55% degli italiani ha 30 punti (il massimo) e il 43% tra 29 e 20. Solo il 2,5% degli italiani è sotto i 20. Di questi solo lo 0,24% ne ha meno di 9.

Autovelox

Vengono modificati gli articoli 198 e 201, che normano i sistemi di rilevamento a distanza: in poche parole non dovranno più essere omologati ma solo approvati (si tratta di una semplificazione amministrativa), inoltre potranno rilevare più violazioni contemporaneamente, come per esempio la mancata revisione o l'assenza di assicurazione, oltre all'eccesso di velocità o alla violazione di una ZTL.

IL COMMENTO DI AUTOMOBILISMO

Solo due parole: era ora. I veicoli non assicurati secondo una stima dell'Ivass, l'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni, sono 2,6 milioni, il 6% del parco circolante. Questa modifica – attesa da anni - auspicabilmente li ridurrà. È anche previsto un riordino generale delle norme sugli autovelox, necessario, visto che alcuni comuni li usano più per fare cassa che per la sicurezza stradale.

Sospensione "breve" della patente

Altra novità qualificante della proposta di Salvini, la sospensione breve della patente prevista dall'articolo 218 ter, 7 o 15 giorni (raddoppiabili per chi causa incidenti) per chi commette le violazioni che statisticamente producono più incidenti, avendo meno di 20 punti sulla patente. Per esempio, il superamento dei limiti di velocità di oltre 10 e meno di 40 km/h finora era sanzionato con 173 euro di multa e la sottrazione di tre punti, senza sospensione della patente. Con il nuovo Codice della Strada, chi ha da 19 a 10 punti, si vedrà sospesa la patente per 7 giorni, mentre chi ne ha da 9 a 1 la perderà per 15 giorni. Nella lista delle infrazioni, tra le altre, la guida contromano, la mancata precedenza, l'utilizzo del telefono, la guida senza casco.

IL COMMENTO DI
AUTOMOBILISMO

A nostro avviso, questa è una norma estremamente positiva, perché tiene sul chi va là chiunque abbia pochi punti sulla patente, auspicabilmente costringendolo a guidare con estrema attenzione. Stiamo tuttavia parlando solo del 2,5% dei patentati (presumibilmente i più indisciplinati). Da notare due cose: è mancato il coraggio di imporre la sospensione breve a tutti, in particolare per l'uso del telefono, come richiesto a gran voce dagli utenti deboli della strada, motociclisti compresi. Inoltre, questa norma piacerà molto alle scuole guida, che tengono i corsi per il recupero dei punti. In caso di multa rilevata elettronicamente, per esempio da un autovelox, la sospensione sarà attiva dalla notifica e registrata nell'anagrafe delle patenti. Il documento sospeso resta al trasgressore, che ovviamente non potrà guidare (la sanzione per chi continuasse è stellare: 2.000 euro di multa, revoca della patente e fermo del veicolo per tre mesi).

Neopatentati

Il nuovo articolo 117 porta da uno a tre anni il divieto di guidare auto con potenza, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t e comunque superiori a 70 kW (95 CV). A meno che non ci sia a fianco un patentato da 10 anni in funzione di supervisore. Non è entrata nel Ddl (ma potrebbe entrare nel nuovo CdS) la proposta di Salvini di introdurre per tutti un esame specifico per le "supercar". Né se ne conoscono i dettagli. Non entra, sempre per ora, ma difficilmente sarà inclusa, la proposta di legge del deputato di Italia Viva Ettore Rosato, che prevedeva, da neopatentati, di poter trasportare un unico passeggero durante le ore notturne.

IL COMMENTO DI
AUTOMOBILISMO

Innalzare da uno a tre anni il periodo di "apprendistato" è già qualcosa, ma siamo proprio sicuri che la data di emissione della patente possa essere il giusto lasciapassare per utilizzare qualsiasi auto? Forse sarebbe necessario un approccio diverso, magari partendo da ciò che ha proposto Confarca, la confederazione delle autoscuole, secondo la quale bisognerebbe introdurre corsi di sicurezza propedeutici all'esame per rendere più sicure le nostre strade. Ma secondo noi, sarebbe anche necessario istituire una patente speciale per guidare le auto più potenti, da conseguire dopo aver frequentato un corso di guida sicura in pista e superato un esame sotto la supervisione di esaminatori qualificati.

Micromobilità e ciclabilità

Obbligo di assicurazione e casco anche per i maggiorenni (onestamente, non avevamo capito che fosse già obbligatorio per i minorenni!). Divieto di circolazione sui marciapiedi. Utilizzo solo su strade urbane con limite fino a 50 km/h. Multe per chi non ha le frecce. Parcheggio in aree dedicate. Tutto questo per i monopattini. Le bici andranno superate a una distanza di 1,5 metri, ove le condizioni della strada lo consentano (art. 148). Viene introdotta la linea d'arresto dedicata alle biciclette, definita "casa avanzata", davanti a quella per le auto (art. 40).

IL COMMENTO DI
AUTOMOBILISMO

I monopattini sono pericolosi, ma l'obbligo di assicurazione e casco rischia di farli sparire (non è detto che sia un male). Una domanda, come mai casco e RC per loro e nulla per le bici o le e-bike, a differenza di quanto annunciato alla Camera il 7 giugno? Probabilmente per la levata di scudi di Ancma e dell'intero comparto bici nazionale, che ha causato una precipitosa retromarcia. Le vittime registrate nel 2021 sono state 9 sui monopattini, 13 sulle e-bike e 207 in bici.

INCHIESTA COLONNINE DI RICARICA

Raddoppio con riserva

Nell'ultimo anno, le colonnine di ricarica per le auto elettriche sono raddoppiate in autostrada, ma solo una su cinque consente la ricarica rapida

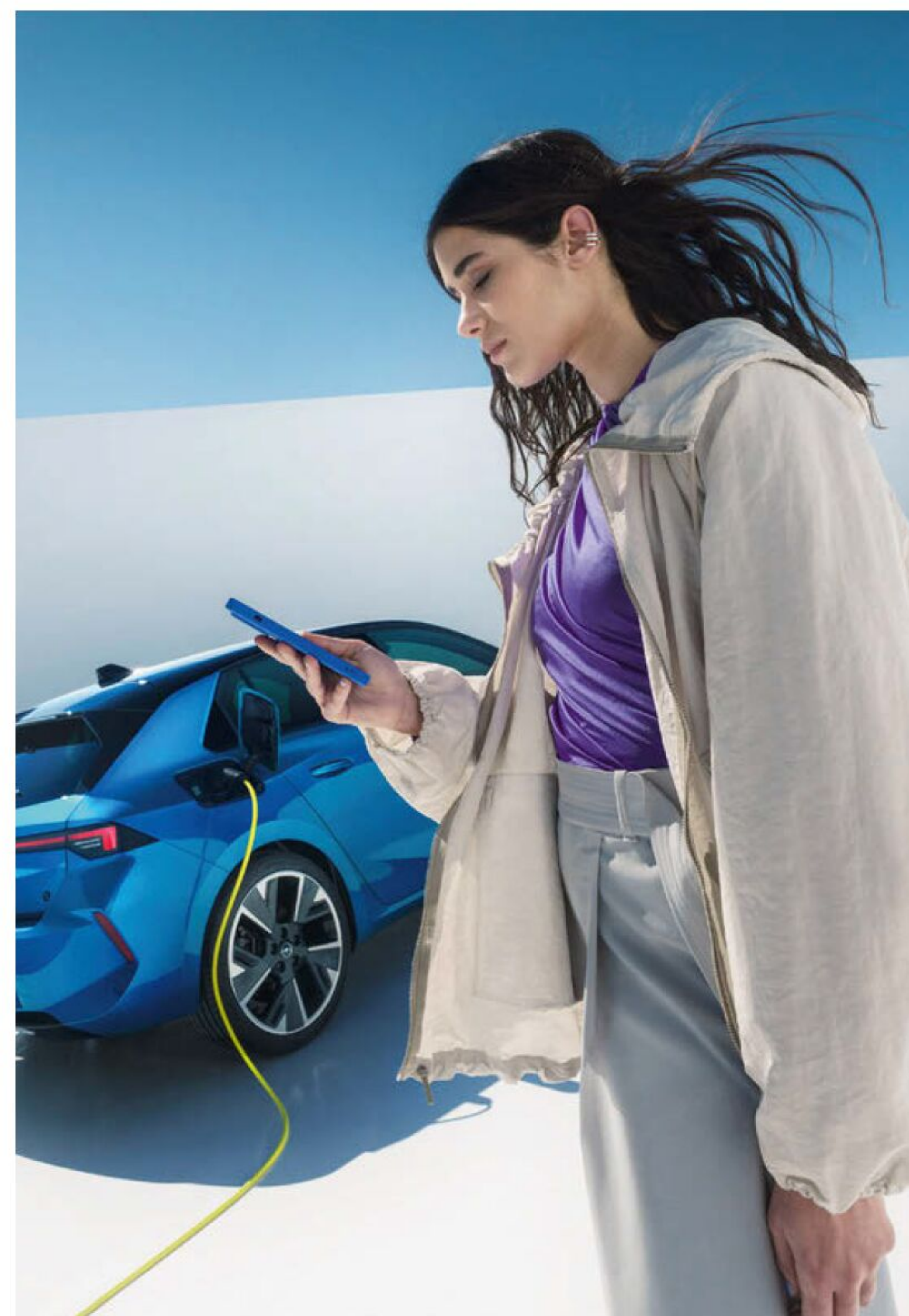
Le quote di vendita indicate dalle auto elettriche sono ancora molto basse in Italia, arrivando a stento a coprire il 5% del mercato nonostante le principali Case costruttrici continuino a investire su una tecnologia che dovrebbe, almeno secondo loro, rappresentare il futuro della mobilità. C'è però da dire che il prezzo di acquisto di questo tipo di auto resta ancora sensibilmente superiore rispetto a quello delle vetture con motore termico, così come l'aumento dell'energia elettrica ha avuto riflessi negativi sui costi di ricarica. Già la somma di questi due fattori rappresenterebbe un non indifferente ostacolo all'acquisto delle cosiddette auto a impazzo zero, ma se aggiungiamo i lunghi tempi di ricarica delle batterie delle "full electric" e la presenza di infrastrutture ancora allo stato embrionale, la spiegazione di questo andamento è presto data.
A confermare che la strada da percorrere è ancora lunga ci pensa il report annuale "La mappa delle colonnine in autostrada 2023" condotto da InsideEVs.it, testata specializzata nella mobilità elettrica. Secondo l'indagine effettuata per il secondo anno consecutivo, il numero delle colonnine è cresciuto in modo significativo, ma la presenza di colonnine ad alta potenza è ancora limitata e non tutte le Regioni sono attrezzate allo stesso modo. Precisiamo che questa indagine si basa sulle colonnine presenti nelle aree di servizio autostradali in corrente continua ad alta potenza (con almeno 100 kW).
Le aree di servizio "elettrificate" sono 121 su un totale di 476, ma solo 92 (pari al 19%) dispongono della ricarica ad alta potenza erogata attraverso 406 punti di ricarica. Ciò significa che la rete è più che raddoppiata rispetto alle 38 aree di servizio veloci (per 172 punti di ricarica) registrate nel 2022: +142% per le aree di servizio veloci, +136% per i punti di ricarica HPC. Gran parte (circa il 77%) della crescita dipende però dalle nuove installazioni operate da Autostrade per l'Italia (Aspi), che gestisce 3.000 dei 7.000 km totali di autostrade.

14
Emilia Romagna

13
Lombardia

11
Lazio

La classifica per regione in autostrada: prima Emilia Romagna, poi Lombardia e Lazio

Regine della ricarica autostradale risultano **Emilia-Romagna e Lombardia**, con **15 aree di servizio** attrezzate, di cui rispettivamente 14 e 13 che dispongono di colonnine ad alta potenza erogata da 58 e 56 punti di ricarica. A piazzarsi sull'ultimo gradino del podio è il **Lazio**, con **11 aree di servizio ad alta potenza** per 46 punti di ricarica.
Ancora male **Basilicata, Molise e Sicilia, senza alcuna colonnina** lungo le rispettive arterie autostradali, mentre Calabria e Friuli-Venezia Giulia sono dotate solo di colonnine non ad alta potenza. Rimane fuori concorso la Sardegna, dove non ci sono proprio autostrade.
Analizzando i dati sul Mezzogiorno, emerge con evidenza l'annoso **divario Nord-Sud** anche per l'auto elettrica, con il Settentrione che può contare infatti quasi il quadruplo delle aree di servizio con ricarica rispetto all'altra parte dello Stivale. Le sole Emilia-Romagna e Lombardia possono affidarsi a più punti di ricarica (rispettivamente 82 e 80) e HPC (rispettivamente 58 e 56) di tutto il Sud (76 punti di ricarica, di cui 48 HPC).
Se si considera la densità delle colonnine, cioè il numero delle aree di servizio con punti di ricarica ogni 100 km, lo scettro passa in mano all'Umbria, con 5,08 aree di servizio con colonnine super veloci ogni 100 km. Il primato del "cuore verde d'Italia" è però gonfiato dalle 3 aree di servizio "infrastrutturate" sui soli 59 km di autostrada che lambiscono la Regione, così come il terzo posto della Regione Marche è influenzato dai soli 168 km di autostrade che insistono sul territorio. Più significativi i risultati di Emilia-Romagna (2,47 aree di servizio con ultra fast charge), Lazio (2,21) e Liguria (1,89), che seguono in questa particolare graduatoria.

Per attivare la ricarica è possibile utilizzare apposite App, oltre alle card dei diversi gestori.

Le aree di servizio "elettrificate" sono 121 su un totale di 476, ma solo 92 (pari al 19%) dispongono della ricarica ad alta potenza erogata attraverso 406 punti di ricarica. La rete è più che raddoppiata rispetto al 2022.

Cose da sapere

I punti di carica ad alta potenza sono quelli che dispongono di colonnine da 100 a 350 kW. Sono considerate quelle più idonee a essere installate sulla rete autostradale perché assicurano rifornimenti di energia consistenti in tempi di 15-30 minuti.
La ricarica ad alta potenza è molto costosa, tanto che la tariffa pay x use più comune è di 0,79-0,89 euro/kW. Per chi viaggia sono però consigliabili abbonamenti che prevedono un abbattimento dei costi, a partire da 0,32 euro/kW.
In Italia ci sono 199.779 auto elettriche, a fronte di 45.210 punti di ricarica, di cui 3.045 ad alta potenza.
In autostrada ci sono soltanto 406 punti di ricarica ad alta potenza all'interno di 92 aree di servizio su 476, pari a una copertura del 19%. A

ANTEPRIME

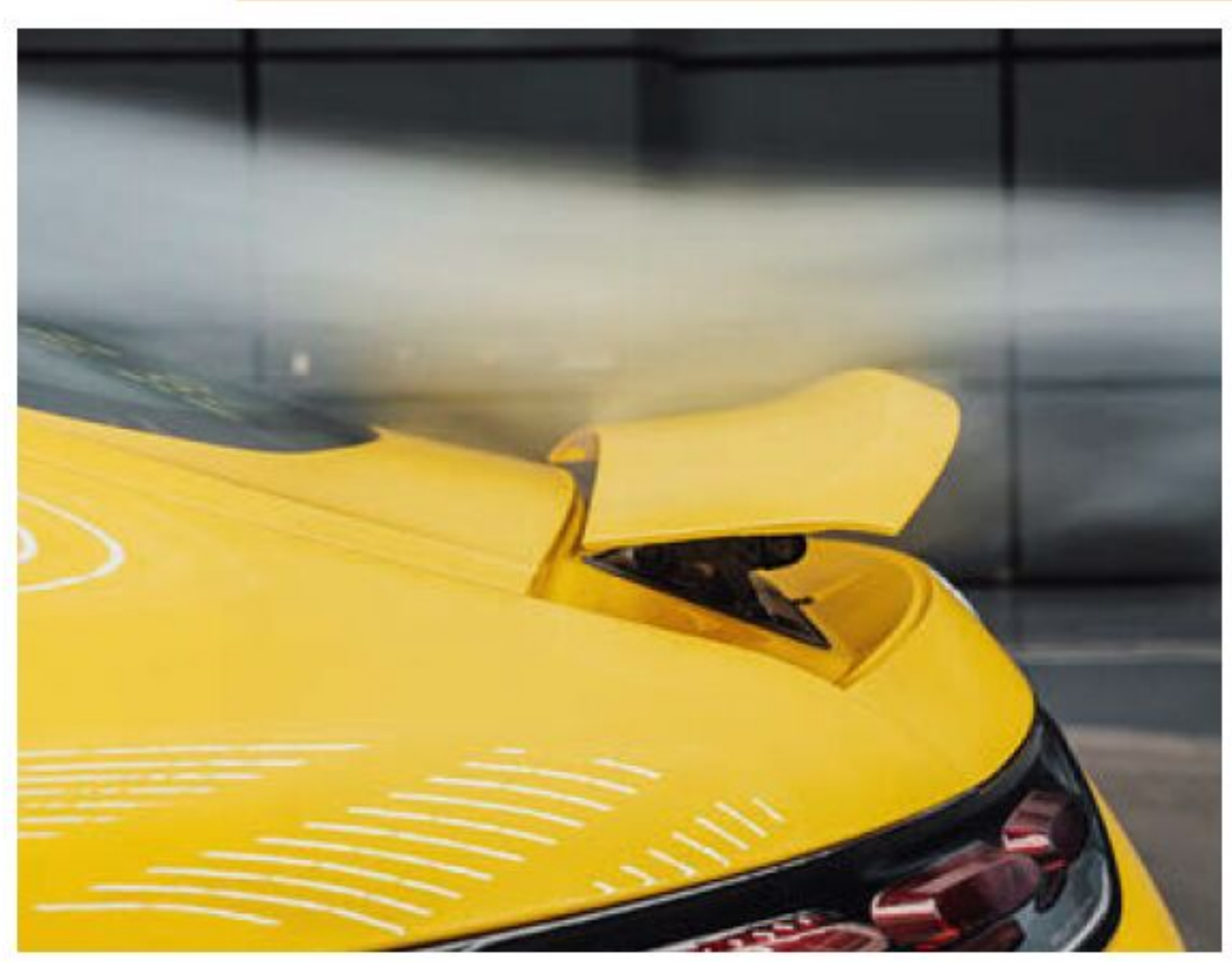
MERCEDES-AMG GT

Cambia completamente la coupé sportiva marchiata AMG, che nasce ora sulla base della SL e si presenta in configurazione 2+2 e con la trazione integrale 4Matic+. Due le versioni: GT55 da 476 CV e GT 63 da 585 CV, entrambe dotate di cambio automatico a 9 marce

Le sospensioni AMG Active Ride Control con

Anche se il suo look richiama la precedente Mercedes-AMG GT, la nuova nata è completamente diversa sottopelle, dato che nasce appunto dalla base dell'ultima generazione della SL e si pone come obiettivo prioritario quello di strizzare l'occhio più al comfort e alla fruibilità che non al concetto di sportività pura del modello precedente. È chiaro quindi che la nuova GT di Affalterbach abbia nel mirino la Porsche 911, e questo si può notare non solo dalla vista di coda, che riprende lo stile dell'iconica Porsche, ma anche nel fatto che la sua configurazione sia passata da 2 posti secchi a 2+2, guarda caso proprio come la sua rivale di riferimento.

stabilizzazione idraulica semiattiva del rollio sono di serie

Nella vista frontale si nota subito il family feeling con la SL, ma di coda le somiglianze con la Porsche 911 sono evidenti, forse anche troppo...

SPOILER POSTERIORE FISSO O MOBILE

Lo spoiler posteriore fisso fa parte del pacchetto aerodinamico, che include anche i deflettori aggiuntivi anteriori. Sopra a sinistra, quello di serie, che cambia configurazione in funzione delle condizioni di marcia dell'auto.

V8 biturbo di 4 litri

Le similitudini con la rivale tedesca finiscono qui, perché la AMG GT resta fedele al motore anteriore, seppure spostato il più possibile verso l'abitacolo per un miglior bilanciamento dei pesi. Si tratta di uno dei migliori V8 biturbo in commercio, sempre con cilindrata di 4 litri e disponibile con due step di potenza e coppia: 476 CV e 700 Nm per la versione base, se così si può dire, GT 55, che salgono fino a quota 585 CV e 800 Nm nel caso della GT63, che sarà commercializzata per prima. In entrambi i casi, la trasmissione è automatica a 9 rapporti, ma il convertitore di coppia è stato sostituito da un pacco di frizioni che ne riduce lo slittamento per una guida più coinvolgente ma ottimizza anche le prestazioni, che indicano 3,9 secondi sullo 0-100 km/h per la GT55, che scendono addirittura a 3,2 secondi nel caso della versione più potente, accreditata di una velocità massima di 315 km/h in luogo dei 295 km/h della GT55.

Sfiora i 2.000 kg di peso

Fermandosi ai freddi dati prestazionali potrebbe sorgere qualche dubbio sull'indole meno estrema della nuova nata, in realtà l'analisi delle dimensioni, e soprattutto del peso, conferma le considerazioni iniziali. Il passo è cresciuto infatti da 2.630 a 2.700 mm, la lunghezza da 4.550 a 4.728 mm e la larghezza da 1.940 a 1.984 mm; il tutto a fronte di un peso, gravato anche dalla trazione integrale, che passa da 1.615 a 1.970 kg. Per garantire comunque qualità dinamiche da sportiva a fronte di una massa da berlina di taglia superiore, i tecnici AMG hanno fatto ricorso al meglio della tecnologia disponibile. A partire dalle le sospensioni AMG Active Ride Control con stabilizzazione idraulica semiattiva del rollio, in cui gli elementi idraulici sostituiscono le tradizionali barre di torsione meccaniche per compensare in modo attivo e in tempi brevissimi i movimenti di rollio della vettura. La gestione elettronica degli ammortizzatori consente così di non penalizzare la capacità di assorbimento delle sospensioni in presenza di fondi sconnessi quando si desidera viaggiare nel massimo comfort, garantendo al tempo stesso un comportamento "piatto" dell'auto in curva nel caso si vogliano sfruttare tutte le prestazioni disponibili.

Asse posteriore sterzante

Ma l'agilità di questa coupé tuttofare dovrebbe essere assicurata anche dall'asse posteriore sterzante, che modifica fino a 2,5° l'angolo di convergenza delle ruote posteriori, in direzione apposta rispetto alle anteriori fino a 100 km/h per rendere più rapidi gli inserimenti in traiettoria, lavorando invece in fase oltre questa andatura per massimizzare la stabilità sui tracciati più veloci. Il pilota può comunque scegliere tra sei programmi per adattare il comportamento dell'auto al proprio stile dei guida: Smooth, Comfort, Sport, Sport +, Individual e Race, che intervengono sui principali parametri della vettura, come la risposta del motore, della trasmissione, delle sospensioni, dei sistemi di controllo dinamico, dello sterzo e del sound dell'impianto di scarico.

Sopra, i freni carboceramici saranno disponibili dal 2024. Due terminali di scarico per lato esaltano la grinta del posteriore.

In alto, la GT in un test in galleria del vento per mettere a punto la sua aerodinamica attiva: adotta il sistema di controllo dell'aria Airpanel nella parte anteriore e in quella posteriore.

2+2? 4X4

Sopra, l'abitacolo della GT è ora 2+2. Nelle immagini a fianco, la GT in pista: essendo 4X4, dovrebbe essere meno impegnativa della precedente a trazione posteriore.

Differenziale posteriore autobloccante a controllo elettronico

La dotazione di serie di entrambe le versioni include il differenziale posteriore a slittamento limitato a controllo elettronico, mentre l'impianto frenante utilizza dischi anteriori da 390 mm di diametro (360 mm per i posteriori) in acciaio con campane in alluminio per un miglior smaltimento del calore. Nel 2024 sarà possibile invece richiedere l'impianto frenante carboceramico ad alte prestazioni AMG con dischi da 420 millimetri sull'asse anteriore.

Come anticipato, per la prima volta la GT coupé adotta la trazione integrale, nel caso specifico il sistema 4Matic+, composto sostanzialmente da una frizione a controllo elettromeccanico che modifica in modo continuo la ripartizione della coppia tra avantreno e retrotreno per assicurare sempre la miglior trazione possibile. Per assicurare prestazioni ottimali in curva ed esaltare il coinvolgimento di guida, la tendenza è quella di ripartire la coppia prevalentemente sul posteriore, ma in caso di necessità si può arrivare anche al 50 per cento sull'asse anteriore e 50 per cento sul retrotreno.

Stessa plancia della SL

Oltre che per configurazione 2+2, l'abitacolo della nuova AMG GT si fa notare per la plancia, completamente cambiata rispetto a quella del modello precedente e ripresa dalla nuova SL. A dominare la scena è il generoso monitor da 12,8 pollici del sistema multimediale MBUX (Mercedes-Benz User Experience) di ultima generazione, integrato da alcune funzioni come l'AMG Track Pace, una sorta di telemetria che registra 80 parametri della vettura, come, per esempio, velocità, accelerazione, angolo di sterzata e azionamento del pedale del freno. I tempi sul giro vengono visualizzati in tempo reale sul display del sistema multimediale, sull'head-up display e nel quadro strumenti, ma la funzione di realtà aumentata integrata nel sistema MBUX consente anche di visualizzare sul display multimediale le traiettorie di una registrazione salvata. Grazie a questa funzione, il pilota può migliorare il proprio stile di guida come se avesse a disposizione una sorta di istruttore virtuale. Il sistema rileva anche i dati di accelerazione e decelerazione, che possono poi essere salvati. A

L'ampio portellone agevola l'accesso al vano bagagli, dalla forma regolare e con una capacità variabile da 321 a 675 litri.

ANTEPRIME

MERCEDES GLC AMG

Sono due le versioni del SUV sportivo della Stella: 43 4Matic con il 2 litri sovralimentato con un turbo elettrico a gas di scarico per 421 CV, mentre 63s, grazie all'aggiunta di un motore elettrico sull'asse posteriore, è plug-in hybrid e sviluppa 680 CV complessivi

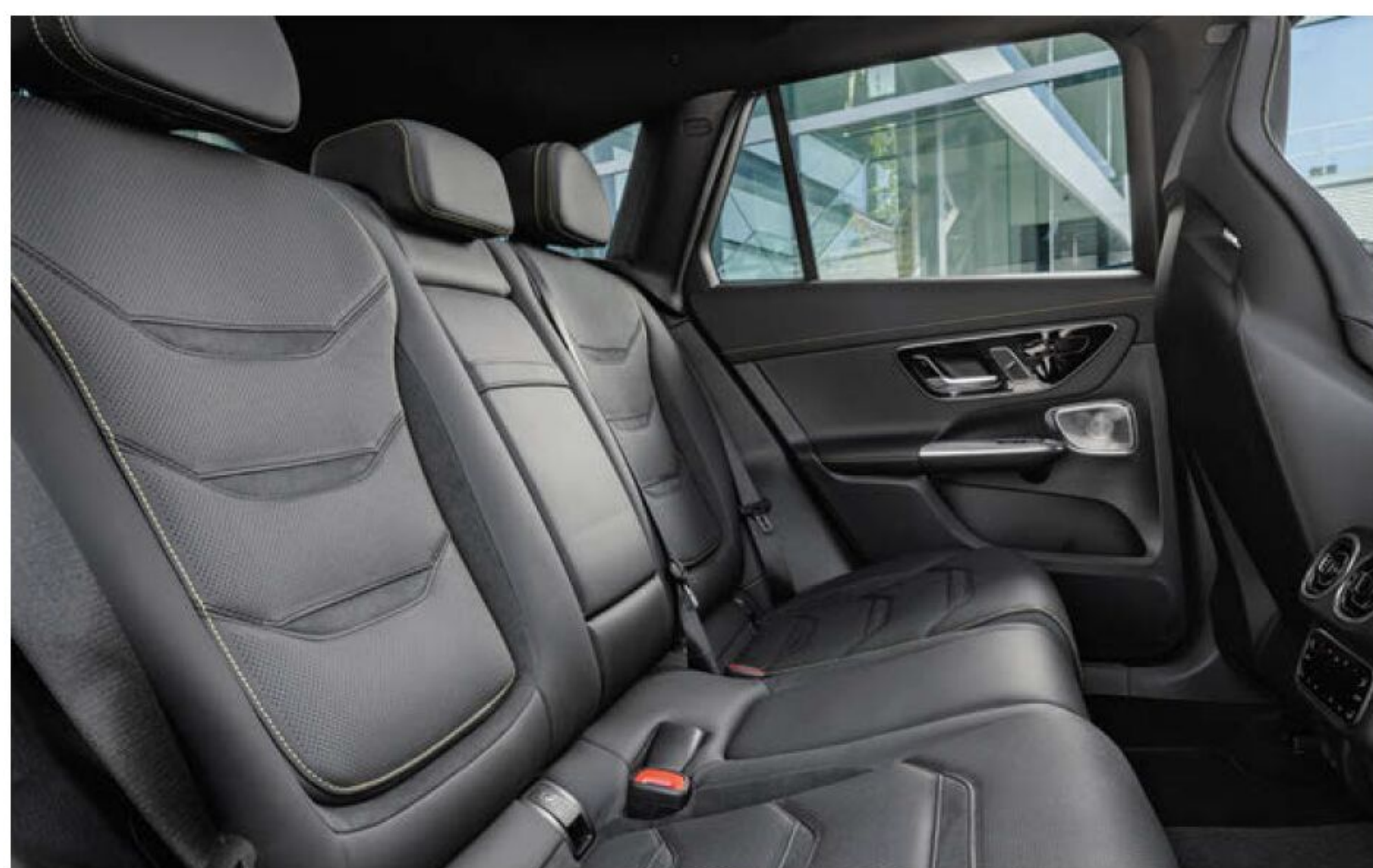
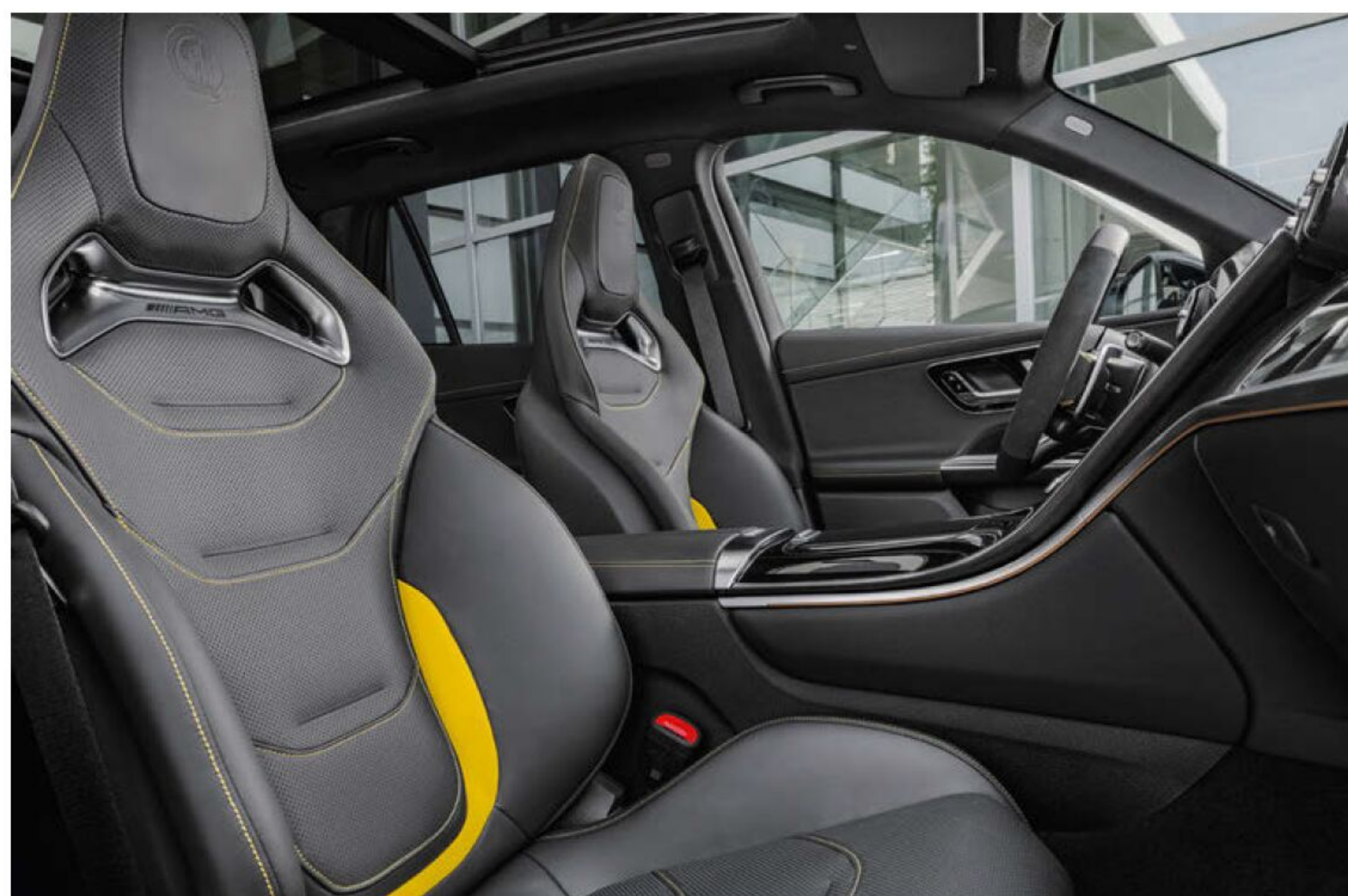
Sono entrambe ibride le due versioni della gamma AMG GLC: il modello 43 sfrutta infatti la tecnologia mild-hybrid, con un piccolo motore elettrico che offre un surplus di 14 CV negli spunti, in aggiunta ai 421 CV nominali. La versione 63s E Performance è invece plug-in hybrid, quindi monta il 4 cilindri turbo di 2 litri potenziato fino a 476 CV associato ad un motore elettrico da 204 CV montato sull'asse posteriore e accoppiato alla trasmissione a 2 marce. La potenza combinata raggiunge così l'eccezionale valore di 680 CV, il tutto per un tempo di 3,5 secondi dichiarato nello scatto da 0 a 100 km/h, mentre la velocità massima è autolimitata a 275 km/h.

Allestimento Edition 1 al lancio per la 63s

La nuova GLC 63 S E Performance può essere ordinata in esclusiva come Edition 1 nei colori esterni grigio grafite magno o argento high-tech magno per un anno dal lancio sul mercato. I cerchi forgiati AMG da 21 pollici con design a razze incrociate sono rifiniti in nero opaco. Le pinze dei freni dell'impianto frenante composito ad alte prestazioni AMG sono verniciate di giallo.
I sedili AMG Performance presentano il rivestimento in esclusiva pelle nappa nera con impunture decorative gialle e logo "Edition 1" nei poggiatesta anteriori.
In tinta gialla sono anche le cinture di sicurezza, ma anche le finiture AMG in carbonio presentano un filetto giallo. Completano il quadro Il volante AMG Performance in pelle nappa/microfibra con cuciture gialle e le soglie delle portiere AMG con scritte "AMG" illuminate in giallo

Il frontale non lascia dubbi sull'indole della GLC AMG: calandra specifica e prese d'aria ovunque per smaltire il calore generato dal 4 cilindri ripreso dalla A45s.

Ruote posteriori sterzanti e sistema di controllo del rollio per esaltare la maneggevolezza nonostante il peso di oltre 2.300 kg della 63s

La Edition 1, disponibile per un anno dal lancio, propone di serie sedili AMG Performance particolarmente raffinati, con rivestimento in esclusiva pelle nappa nera, impunture decorative gialle e logo "Edition 1" nei poggiatesta anteriori. La colorazione della carrozzeria può essere invece grigio grafite o argento high-tech.

La tinta gialla, oltre che nelle pinze dei freni (pagina a sinistra), è ripresa anche negli interni, sia per quanto riguarda i sedili che nelle cuciture a vista.

Zero ritardo di risposta con il turbo elettrico

In comune i 2 modelli hanno il 4 cilindri turbo sovralimentato con un turbo per così dire ibrido, dotato di un motore elettrico dal diametro di circa quattro centimetri integrato direttamente sull'albero del turbocompressore tra la girante della turbina sul lato di scarico e quella del compressore sul lato di aspirazione. Questo motore aziona quindi direttamente l'albero del turbocompressore ed è controllato elettronicamente, aumentando così il regime di rotazione del turbo prima che il flusso dei gas di scarico raggiunga la pressione di esercizio ottimale. Alimentato dal sistema elettrico di bordo a 48 volt del sistema mild-hybrid, il turbocompressore elettrico a gas di scarico funziona a velocità fino a 175.000 giri, consentendo una portata d'aria molto elevata anche a basso numero di giri e annullando di conseguenza il turbo-lag. Nel caso della versione 63s E Perfomance, il turbocompressore è più grande per assicurare una maggiore portata d'aria, mentre il motore elettrico in questa configurazione è alimentato dal sistema ad alta tensione da 400 volt. A

Cambio doppia frizione a 9 marce

Entrambe le motorizzazioni sono accoppiate al cambio AMG Speedshift MCT 9G a doppia frizione, gestito da un software calibrato per assicurare tempi di cambiata estremamente ridotti e, se necessario, cambiate multiple veloci. È prevista poi anche la funzione Race Start (il launch control) per massimizzare le prestazioni in accelerazione. La funzione ECO start/stop si inserisce invece automaticamente nel programma di guida "Comfort"; la funzione "Glide" può essere attivata in modalità "Individual".

L'interno della GLC 43 presenta dettagli cromatici rossi al posto di quelli gialli della 63s Edition 1 delle pagine precedenti. Oltre che per il diverso livello di potenza, la versione per così dire base, si differenzia da quella al top della gamma per la ripartizione della trazione: 31% all'anteriore e 69% al posteriore, mentre il sistema con motore elettrico montato sull'asse posteriore consente alla 63s di ripartire fino al 100% della coppia sulle ruote posteriori.

Sedili AMG Performance e finiture in carbonio definiscono l'abitacolo della AMG, mentre i due enormi monitor sono ripresi della GLC standard

I dischi dei freni ventilati e forati anteriori della GLC 43 misurano 370 x 36 mm, mentre i posteriori sono da 360 x 26 mm.

Differenziale posteriore a slittamento limitato

Mentre la GLC 43 adotta il classico sistema di trazione integrale 4Matic, la versione top di gamma aggiunge un motore elettrico che agisce direttamente sull'asse posteriore, quindi in grado di trasmettere la sua potenza in modo più rapido e diretto, garantendo così una spinta immediata in fase di partenza, accelerazione o sorpasso. Il differenziale posteriore a slittamento limitato integrato e controllato elettronicamente consente inoltre migliori performance in uscita di curva, oltre ad un comportamento più appagante nella guida sportiva. Grazie all'aumento delle prestazioni assicurato dal motore elettrico aggiuntivo, è stato possibile migliorare, oltre alle prestazioni, l'efficienza dell'intero veicolo, ottenendo una riduzione delle emissioni e dei consumi.

63s: batteria da 6,1 kWh

Lo sviluppo del sistema di accumulo di energia agli ioni di litio si ispira alle tecnologie sperimentate nelle auto ibride di Formula 1 del Mercedes-AMG Petronas F1 Team. La batteria ad alte prestazioni AMG, oltre ad essere particolarmente leggera, combina un'elevata potenza che può essere richiamata frequentemente in successione. A ciò si aggiungono il rapido assorbimento di energia e l'elevata densità di potenza. Ciò significa che, ad esempio, durante una guida vivace su un percorso misto di montagna, il guidatore può immediatamente disporre della massima potenza nei tratti in salita, mentre il recupero è forte quando si guida in discesa.
La batteria ha una capacità di 6,1 kWh, 80 kW di potenza continua e 150 kW di potenza di picco per dieci secondi. La ricarica avviene tramite il recupero di energia in rilascio, oppure sfruttando il caricabatterie di bordo da 3,7 kW con corrente alternata presso una stazione di ricarica, una wallbox o una presa domestica. La batteria è stata progettata per un'erogazione e un prelievo rapidi di energia, non per la massima autonomia possibile, che può arrivare fino a 12 chilometri. A

Un’elettrica che si guida di traverso?
Sì, la Ioniq 5 N è capace anche di questo!

ANTEPRIME

HYUNDAI IONIQ 5 N

La prima Hyundai del reparto N completamente elettrica esibisce numeri straordinari: 609 CV, 3,5 secondi da 0 a 100 km/h e 260 km/h, ma introduce anche il drift optimizer per divertirsi nella guida in sovrasterzo

L'arrivo nel 2017 della Hyundai i30 riveduta e corretta dal reparto N aveva destabilizzato il mondo della hot-hatch, ma ora siamo proprio di fronte ad una vera e propria rivoluzione: un'elettrica pura, progettata non solo per andare forte sul dritto, ma anche per garantire il divertimento e la costanza delle prestazioni di una sportiva convenzionale. Certo, il sound artificiale è una scelta ancora abbastanza indigesta per molti appassionati, ma per quanto riguarda il resto, la ricetta non sembra niente male: scopriamo quindi i suoi ingredienti principali.

Nella pagina a fianco, i cerchi forgiati da 21" che lasciano in vista i dischi dei freni anteriori da 400 mm

Gestione attiva dell'energia in funzione dell'utilizzo

La potenza combinata può arrivare a 650 CV con la funzione N Grin Boost attivata, che offre un plus di potenza per un tempo di 10 secondi. Così come il tempo di 3,5" sullo 0-100 km/h è stato dichiarato con l'N Launch Control regolato nel settaggio più prestazionale. Ma non è tutto: il sistema di gestione termica della batteria è stato potenziato rispetto alla Ioniq 5 normale, con una maggiore area di raffreddamento e miglioramenti ai radiatori dell'olio dei motori elettrici e del refrigeratore della batteria. I radiatori indipendenti per batteria e motori massimizzano la resistenza di Ioniq 5 N al decadimento delle prestazioni prima e durante la guida in pista. Prima di partire, il pilota può infatti attivare la funzione di N Battery Pre-conditioning per portare le sue celle alla temperatura più efficiente in funzione della potenza, scegliendo tra la modalità "Drag" per un breve output a piena potenza, e quella "Track" che mantiene la temperatura più bassa possibile per un maggior numero di giri. La funzione N Race limita ulteriormente il calo di efficienza della batteria nella guida in pista, consentendo anche di verificare in tempo reale la gestione dell'energia. Il pilota può quindi scegliere se dare la priorità a "Endurance" o "Sprint". "Endurance" aumenta l'autonomia in pista, limitando la potenza di picco, con un più lento aumento della temperatura. "Sprint", invece, dà la priorità alla potenza e fornisce picchi più brevi di massima energia.

Nella vista dall'alto spicca lo spoiler sopra il lunotto. La N è più bassa di 20 mm e più larga di 50 mm della versione base

N Torque Distribution per gestire la trazione in tempo reale

Le auto elettriche con un motore per ogni asse non sono certo una novità, ma la Ioniq 5 N è impreziosita dal sistema N Torque Distribution, che ripartisce in tempo reale la trazione in funzione del divertimento di guida e della prontezza di inserimento in curva: è regolabile su 11 livelli ed è integrata, oltre che dalla funzione torque vectoring, dall'N Pedal, il software sviluppato per ottenere inserimenti in curva istantanei e una maggiore sensibilità dell'acceleratore. Poi viene l'N Drift Optimizer, che aiuta a mantenere costante l'angolo di derapata in abbinamento al Torque Kick Drift, che simula l'attacco rapido della frizione delle auto convenzionali a trazione posteriore quando occorre provocare in anticipo una perdita di aderenza del posteriore.

Sound e cambiate artificiali

Il sistema N Active Sound+ è abbinato a quello N e-shift per assicurare il coinvolgimento di guida che manca in gran parte delle auto elettriche in assenza del sound di un motore termico e della cambiata della trasmissione a presa diretta. Il generatore di sound incorpora 10 altoparlanti (otto interni e due esterni) che offrono tre temi sonori distinti. Ignition simula il suono dei motori 2.0T della gamma N, "Evolution" offre invece un sound ispirato alla RN22e, mentre Supersonic riproduce il rumore dei jet da combattimento bimotore, con volume variabile in curva. A

Sul volante ci sono i comandi per selezionare i vari programmi di guida. A fianco, il pulsante N Grin Boost, posizionato sopra alla razza destra, per avere immediatamente a disposizione le massime prestazioni.

Nello sviluppo dell'LM, Lexus ha condotto ricerche con i produttori di jet privati. Ogni particolare è stato concepito per esaltare il comfort

ANTEPRIME

LEXUS LM

Arriva anche in Europa il primo monovolume della Casa giapponese. Offerto in versione a 4 o 7 posti, è in vendita rispettivamente a 155.000 e 135.000 euro

La prima Lexus arrivata in Europa è stata la LS 400, una berlina di lusso nata nel 1989 con il preciso intento di fare concorrenza alle ammiraglie tedesche, che erano un vero e proprio punto di riferimento non tanto in termini di design, ma soprattutto per quanto riguarda tecnologia, qualità e affidabilità. Poi è arrivato il turno delle coupé/cabriolet e i Suv, con questi ultimi che si sono imposti per aver "sposato" fin dall'inizio la tecnologia ibrida. Oggi il marchio di lusso di Toyota è pronto per una nuova sfida: proporre anche in Europa un monovolume di lusso che potrebbe rappresentare l'alternativa alla classica Mercedes Classe V, tanto apprezzata dagli NCC (Noleggio Con Conducente).

I finestrini della LM sono stati ampliati al massimo a favore della luminosità dell'abitacolo.

Pur essendo stato progettato in funzione dei passeggeri posteriori, LM offre un posto di guida molto curato dal punto di vista ergonomico

Sedili? No, poltrone...

Insomma, l'abitacolo è stato concepito anche nel minimo dettaglio con l'intento di coccolare i passeggeri e limitare lo stress e l'affaticamento nei viaggi più lunghi. Basti pensare ai sedili, disegnati per ridurre al minimo le oscillazioni della testa, ma anche per migliorare la postura nella zona che va dal bacino al torace. I cuscini dei sedili sono invece realizzati con due materiali diversi per offrire una superficie morbida su una base dura, ma dispongono anche di una funzione di inclinazione per evitare che l'occupante scivoli in avanti quando il veicolo frena.

Monitor da 48 pollici per i passeggeri posteriori

La versione a 4 posti è quella più lussuosa, con due soli sedili per i passeggeri pensati per offrire il massimo comfort e una sensazione di spazio degna del proprio salotto di casa. A rendere ancora più esclusiva l'atmosfera provvede poi il monitor widescreen da 48 pollici nella parte inferiore del pannello di vetro che può essere oscurato per separare in modo ancora più netto i passeggeri dal guidatore. E cosa dire dell'impianto audio Mark Levinson 3D Surround Sound dotato di 23 altoparlanti, oppure del Lexus Climate Concierge, che utilizza sensori termici per controllare e indirizzare con precisione il riscaldamento e la ventilazione? A proposito di climatizzazione: la versione a quattro posti è dotata di sensori termici integrati nel divisorio centrale, che utilizzano la scansione a infrarossi della temperatura superficiale degli occupanti e dell'abitacolo per comprendere esattamente quale sia il livello di calore o raffreddamento necessario per una climatizzazione uniforme.

Stesso motore di NX 350h e RX 350h

Dal punto di vista meccanico, LM adotta lo stesso sistema ibrido già collaudato su NX 350h e RX 350h. Il motore termico è un 4 cilindri di 2,5 litri che assicura una potenza combinata di 250 CV/184 kW e una coppia massima di 239 Nm. La trazione è integrale, con un motore elettrico in grado di gestire "on demand" la coppia da inviare alle ruote posteriori. Lunga 5,13 metri e larga 1,89 metri, la "Luxury Mover", come definita dalla Casa giapponese, offre una dotazione full optional, con prezzi di 155.000 euro per la versione a 4 posti e 135.000 euro per la 7 posti. A

Anche l'illuminazione ha la sua importanza

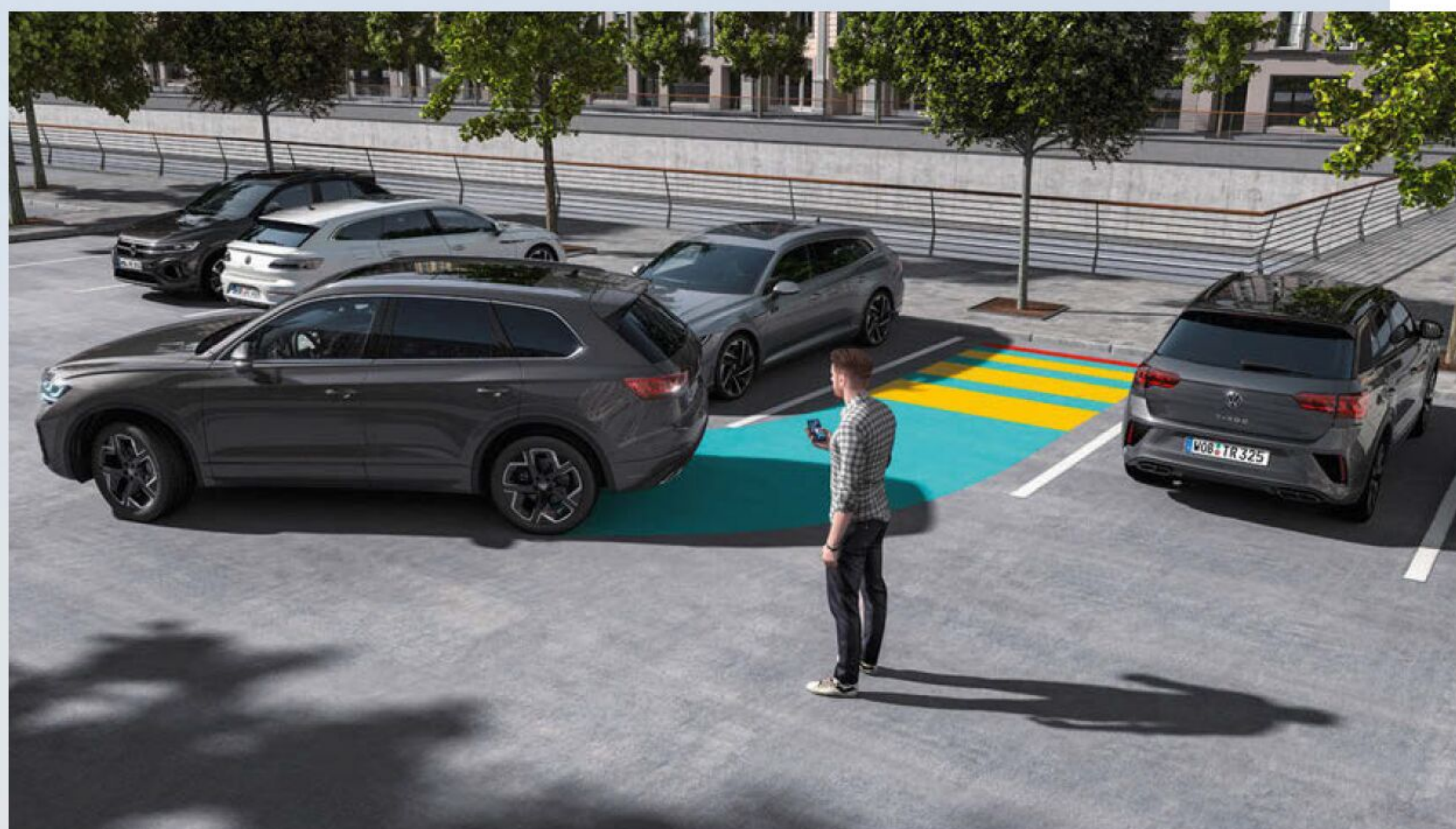
Per conferire un ambiente ancora più esclusivo e lussuoso, anche l'illuminazione è stata considerata con grande attenzione. Basti pensare che non è affidata solo alla luce ambientale presente nel "cielo" e dai led montati sui panelli laterali, ma anche da ulteriori faretti installati sul cielo e, nel modello a quattro posti, dall'illuminazione d'ombra a livello del pavimento. È prevista inoltre una vasta gamma di impostazioni cromatiche per offrire una maggiore illuminazione per l'ambiente, incluse 14 tonalità selezionabili in funzione di cinque stati d'animo: Curativo, Rilassante, Stimolante, Concentrato ed Entusiasmante.

La lunghezza dell'abitacolo della 4 posti è di 1.590 mm, mentre la versione a 7 posti misura 1.655 mm.

ANTEPRIME

VOLKSWAGEN TOUAREG R eHYBRID

Con 462 CV complessivi, il SUV di lusso tedesco è il plug-in hybrid più potente della gamma VW grazie all'accoppiata tra il V6 3.0 turbo a benzina e un motore elettrico

C'è chi lo apprezza e chi no, ma è indubbio che il continuo processo di elettrificazione di modelli già esistenti abbia consentito di ottenere potenze fino a qualche anno fa inimmaginabili a fronte di dati di emissione in progressiva diminuzione. Nel caso della Touareg R eHybrid, si parla appunto di 462 CV, 700 Nm, di un tempo di 5,1 secondi nello scatto da 0 a 100 km/h e della "solita" velocità massima autolimitata a 250 km/h. Ma anche di una capacità di traino di 3.500 kg, oltre che di emissioni di CO_2 nel ciclo combinato di 54-49 g/km, anche se l'ultimo dato di omologazione tiene evidente conto del chilometraggio percorso in elettrico puro prima che la batteria da 14,1 kWh si scarichi. L'autonomia in elettrico non è però stata dichiarata, ma dovrebbe aggirarsi sui 50 km scarsi.

PARCHEGGI A DISTANZA

Tra gli optional figura il Park Assist Pro, che consente di parcheggiare l'auto a distanza attraverso uno smartphone una volta installata l'App Volkswagen.

Il look è sì più grintoso di quello di una normale Touareg, ma senza mai scadere nel cattivo gusto o nell'ostentazione

La moda degli schermi giganti ha coinvolto anche la nuova Touareg, che si affida a un monitor con touchscreen centrale da 15 pollici. Sotto, nella vista di ¾ posteriore gli elementi distintivi di questa super Touareg sono il generoso spoiler sopra il lunotto e l'estrattore d'aria nella parte inferiore dello scudo paracolpi.

I sedili anteriori Top Comfort di serie sono riscaldabili e rivestiti in pelle Vienna R. Un tocco di classe è fornito dai listelli battitacco con logo R illuminato, ma anche la pedaliera in alluminio è specifica della R eHybrid.

Cerchi da 20 pollici, optional da 21 e 22"

Anche osservandola esternamente è facile intuire subito che non si tratta di una Touareg come le altre, non solo per le fitte prese d'aria frontali in nero lucido, ma anche grazie ai generosi cerchi Braga da 20 pollici di serie, che a richiesta possono addirittura essere da 21 o anche 22 pollici, e comunque lasciano in bella vista le pinze dei freni blu con il logo R argento. Tra le dotazioni di serie più rilevanti del modello di punta della gamma della nuova Touareg figurano l'Innovision Cockpit, ridisegnato e ancora più intuitivo con un touchscreen centrale da 15 pollici, oltre ai nuovi fari IQ. Light Matrix HD. Degno di nota anche il Park Assist Pro predisposto per il parcheggio controllato a distanza offerto a richiesta: consente spostare in avanti o indietro l'auto attraverso uno smartphone (tramite l'app Volkswagen) e può essere utilizzato anche in parcheggi molto stretti, dove risulterebbe molto scomodo aprire la porta per accedere o uscire dall'abitacolo.
In consegna per la fine dell'anno, la Touareg al top della gamma può già essere ordinata. Bisogna però tenere conto di un prezzo elitario: 105.200 euro, vernice opaca inclusa! **A**

I fari IQ.Light Matrix HD sono composti da oltre 38.000 LED interattivi che proiettano con precisione il fascio luminoso sulla strada

ANTEPRIME

SKODA SUPERB

La quarta serie dell'ammiraglia Skoda sarà presentata ufficialmente a novembre, ma sono già state diffuse le prime immagini. Debutta la motorizzazione mild-hybrid e cresce fino a 100 km l'autonomia in elettrico della versione plug-in hybrid

Dopo aver diffuso le prime immagini della Passat, il Gruppo Volkswagen ha svelato, in veste leggermente camuffata, anche la quarta generazione dell'ammiraglia Skoda. Che è offerta sia con carrozzeria berlina che station wagon, a differenza della "cugina" marchiata VW prevista solo in configurazione Variant. Lunga 4,9 metri e larga 1,85, offre più spazio a livello della testa dei passeggeri, mentre il vano bagagli vanta una capienza di 645 litri per la versione berlina, che crescono fino a quota 690 litri per la station wagon, con un incremento rispettivamente di 20 e 30 litri rispetto al modello precedente.

Tre motori a benzina, 2 diesel e tecnologia plug-in

La gamma Superb prevede tre motori a benzina, con quello alla base che propone per la prima volta il sistema mild hybrid a 48V in aggiunta alla disattivazione di 2 cilindri ai bassi regimi di rotazione, mentre il 2 litri turbo è offerto in due configurazioni: 204 e 265 CV, con quest'ultimo associato solo alla trazione integrale. Anche il 2 litri TDI è proposto con due step di potenza, 150 e 192 CV, mentre la novità, condivisa con la VW Passat, riguarda la versione plug-in hybrid evoluta, in grado di assicurare un'autonomia in elettrico superiore ai 100 km grazie alla batteria dalla capacità cresciuta da 12,7 kWh a 25,7 kWh. Abbina l'1.5 TSI da 150 CV con un motore elettrico per raggiungere una potenza combinata di 204 CV; questa versione è offerta solo con il cambio DGS a doppia frizione a 6 rapporti. Entrambi i motori ibridi appartengono alla nuova generazione di EA 211 evo2, funzionano con il ciclo Miller a basso consumo di carburante e sono equipaggiati con turbocompressore a geometria variabile.

Rispetto al modello precedente, la nuova versione SW è più lunga di 40 mm. Il bagagliaio offre 30 litri in più.

Comando del cambio DSG al volante

Le foto degli interni non sono ancora state svelate, ma per certo si sa che il comando di selezione del cambio DSG sarà a satellite sul piantone di sterzo, come già avviene per i modelli elettrici della famiglia ID. di Volkswagen, mentre, con una diagonale di 12,9 pollici, lo schermo del sistema di infotainment è il più grande mai visto su una Superb. Da segnalare inoltre la presenza del bracciolo centrale per i sedili posteriori impreziosito da un porta tablet integrato, oltre alla doppia tasca portaoggetti ricavata sul retro dei sedili anteriori. A

Le motorizzazioni a benzina e diesel sono associate al cambio automatico a doppia frizione DSG a 7 rapporti. Tutte sono Euro 6e

ANTEPRIME

MERCEDES CLASSE V

Un nuovo design del frontale e degli interni, oltre a dotazioni più ricche, per il van medio della Stella, proposto anche in versione elettrica e nell'allestimento camperizzato Marco Polo

La vista frontale fornisce un primo indizio sulle ambizioni della nuova Classe V, che si smarca sempre di più dal mondo dei veicoli commerciali anche in virtù di una serie di equipaggiamenti ripresi dai modelli più lussuosi della gamma. Tra queste figurano i fari adattivi Multibeam LED con Highbeam Assist Plus, Il nuovo pacchetto di parcheggio con telecamera a 360 gradi con immagini 3D, ma anche l'Active Brake Assist, che ora è in grado di segnalare i veicoli che attraversano verticalmente, oppure eventuali manovre di sorpasso pericolose.

Il sistema multimediale MBUX ora equipaggia anche il veicolo commerciale Vito. Negli allestimenti più lussuosi, i sedili posteriori hanno i cuscini estensibili.

Abitacolo high tech

A confermare il nuovo posizionamento della Classe V provvede anche l'abitacolo, che si fa immediatamente notare per il quadro strumenti ridisegnato e dotato di tecnologia touchscreen, oltre che per le eleganti bocchette di aerazione e per la nuova generazione di volanti. Debuttano anche due display widescreen da 12,3 pollici, mentre la console è integrata da un sistema di ricarica wireless per i dispositivi elettronici predisposti. La disponibilità di 64 colori per l'illuminazione ambientale rende l'atmosfera ancora più esclusiva, mentre la porta scorrevole sul lato sinistro facilita l'accesso alla parte posteriore di un abitacolo che, negli allestimenti più completi, ripropone dotazioni e finiture da ammiraglia di lusso. Il sistema multimediale MBUX, che ora equipaggia anche il veicolo commerciale Vito, include una serie di funzioni, tra cui la manutenzione, la gestione di incidenti e guasti, nonché servizi remoti come il blocco e lo sblocco delle porte e l'apertura e la chiusura dei finestrini tramite l'app Mercedes me. Senza dimenticare la navigazione con informazioni sul traffico in tempo reale, la comunicazione Car-to-X e le funzioni MBUX estese con l'assistente linguistico "Hey Mercedes". **A**

I due display widescreen da 12,3 pollici donano un tocco hi tech

Quattro allestimenti

La rinnovata Classe V è offerta in quattro allestimenti: base, Style, Avantgarde ed Exclusive, mentre la versione elettrica è offerta solo in configurazione Avantgarde. Ampia la disponibilità di cerchi in lega, che vanno da 17 fino a 19 pollici, mentre la gamma colori aggiunge 5 nuove tinte: argento high-tech metallizzato, oro Kalahari metallizzato, grigio alpino, blu vintage, e sodalite blu metallizzato. La Classe V Marco Polo, quella camperizzata per intenderci, può ospitare fino a 4 persone e offre spazio sufficiente per vestiti, utensili da cucina e attrezzature per il tempo libero.

La versione camperizzata si chiama Marco Polo e può accogliere fino a 4 passeggeri.

Le modifiche sono concentrate soprattutto nel frontale, con la calandra di maggiori dimensioni e un nuovo scudo paracolpi

ANTEPRIME

SKODA KAMIQ

Un lieve aggiornamento estetico e qualche dotazione in più per il mini SUV Skoda, che non cambia sotto il cofano riproponendo gli stessi motori 3 e 4 cilindri a benzina

Più che di un vero e proprio restyling, quello di Kamiq può essere definito come un facelift, con aggiornamenti che riguardano prevalentemente il muso, i gruppi ottici e qualche dettaglio di contorno. Si tratta sì di una scelta determinata dalla volontà di non stravolgere un modello che di fatto è stato il SUV più popolare della gamma Skoda nel corso degli ultimi due anni, ma dovuta anche all'uscita di un'erede completamente elettrica nel 2025.

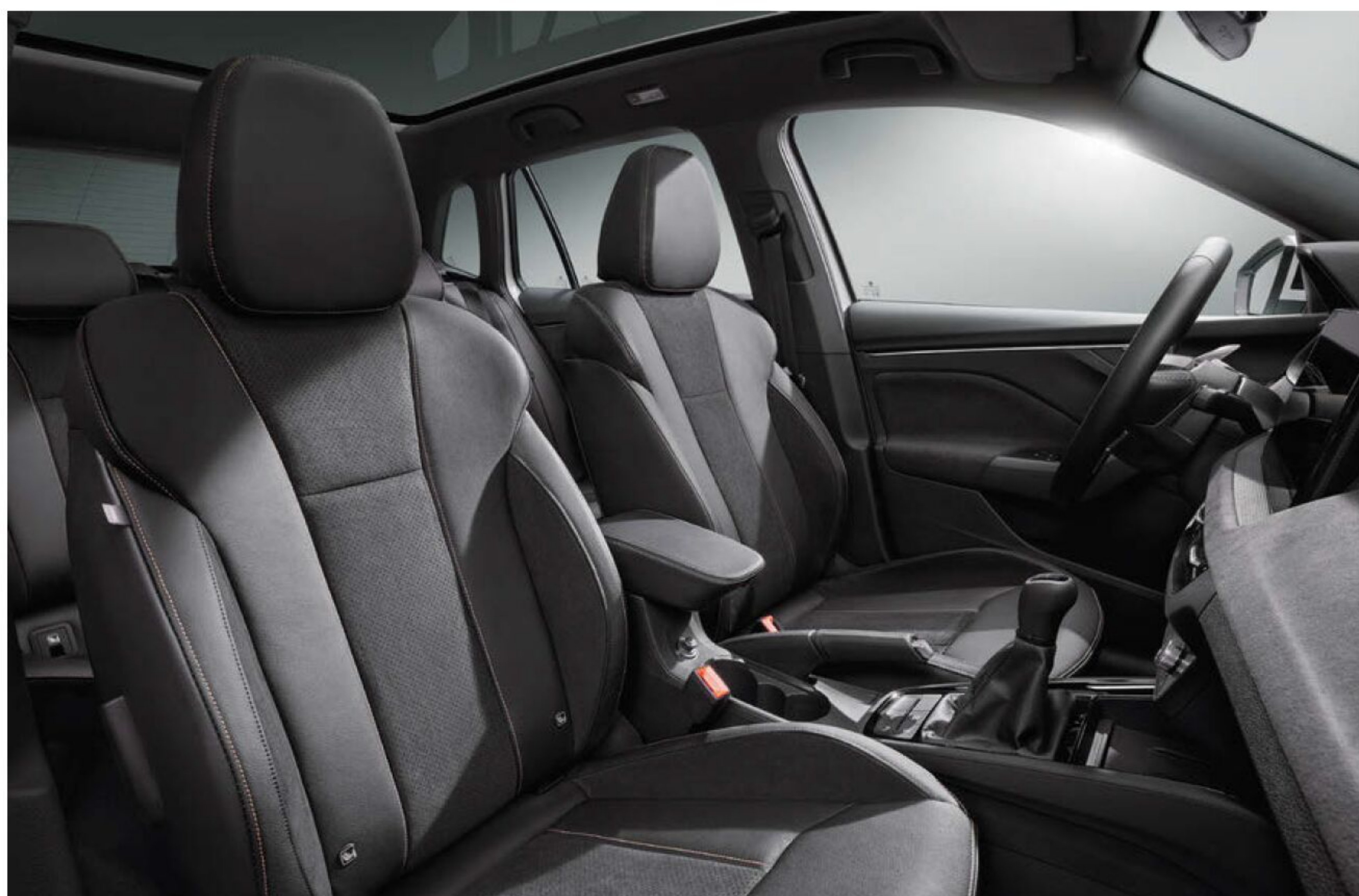
Nella vista di coda cambia soprattutto la zona inferiore del paraurti, mentre gli allestimenti più ricchi adottano le luci dinamiche

Tre allestimenti e nuovi optional

La rinnovata Kamiq replica la scelta introdotta con il SUV completamente elettrico Enyaq, quindi offre tre allestimenti: Essence, Selection e la versione sportiva Monte Carlo. Debuttano poi alcuni optional finora destinati ad altri modelli della gamma Skoda, come il Virtual Pedal, che consente di aprire automaticamente il portellone con un movimento del piede in corrispondenza dello stesso. Da non dimenticare anche le tasche sullo schienale dei sedili anteriori per accogliere lo smartphone, oppure il box facilmente rimovibile sul tunnel centrale, che consente ai passeggeri posteriori di riporre piccoli oggetti e comprende anche un portabicchieri. Tra gli optional ci sono anche due ulteriori pacchetti per il vano bagagli: la versione base comprende elementi di carico, una presa da 12 V, una serie di reti e ganci di fissaggio sul piano di carico e una rete sotto il ripiano posteriore. Il pacchetto Plus comprende invece un vano rimovibile tra i sedili posteriori, vani portaoggetti sotto i sedili anteriori, diverse staffe per il fissaggio di dispositivi multimediali e la protezione ad apertura automatica per i bordi delle quattro porte.

L'allestimento Monte Carlo, sopra, presenta numerosi particolari esterni neri e offre di serie i fari Top LED Matrix.

Gli allestimenti disponibili sono tre: Essence, Selection e quello più sportivo denominato Monte Carlo

Per i rivestimenti interni si è fatto ricorso a fibre vegetali naturali di canapa e kenaf.

Schermo fino a 10,25 pollici

Di serie Kamiq offre per tutti i modelli il sistema multimediale con schermo da 8,25 pollici, ma nella lista degli optional figura anche quello da 10,25 pollici, che offre diversi layout e può essere configurato a piacimento. Optando per il pacchetto di navigazione si ottiene invece automaticamente il display Navigation da 9,2 pollici, che può essere controllato anche attraverso l'assistente vocale digitale Laura. Il pacchetto comprende anche Wireless SmartLink, web radio e quattro altoparlanti aggiuntivi; le mappe di navigazione vengono aggiornate via etere.

Solo motori a benzina non elettrificati

La gamma motori è rimasta sostanzialmente invariata, quindi non comprende versioni elettrificate e si compone sostanzialmente di 3 propulsori della gamma TSI. Due sono a tre cilindri con potenze rispettivamente di 95 e 115 CV, con il primo associato unicamente alla trasmissione manuale a 5 rapporti, mentre la 1.0 TSI 115 CV offre di serie il cambio manuale a 6 marce, in alternativa al DSG a 7 rapporti fornito con sovrapprezzo. Stessa scelta di trasmissioni per la 1.5 TSI, in questo caso un 4 cilindri da 150 CV di potenza massima dotato di sistema di disattivazione di 2 cilindri ai bassi carichi in funzione della riduzione di emissioni e consumi.

Fari sempre sdoppiati, ma ora anche Top LED Matrix

Entrando nel dettaglio, il tratto stilistico dei gruppi ottici anteriori sdoppiati è stato mantenuto, ma con proporzioni diverse e con la possibilità di richiedere, oltre alla classica tecnologia full LED, i fari Top LED Matrix, caratterizzati da moduli Matrix esagonali. Oltre ad una migliore illuminazione, questa tecnologia consente di lasciare sempre attivi gli abbagliati, visto che i veicoli che si incrociano vengono rilevati da una telecamera che li esclude automaticamente dal cono di luce. I gruppi ottici posteriore a L estesi fino al portellone sono stati anch'essi mantenuti, ma includono gli indicatori di direzione dinamici negli allestimenti più ricchi. Modificata anche la calandra, di maggiori dimensioni e più verticale, mentre al posteriore lo scudo paracolpi è stato ridisegnato, è in tinta con il colore della carrozzeria in contrasto non l'estrattore d'aria nero.

Debuttano per la Kamiq i cerchi in lega da 18 pollici denominati Ursa e riconoscibili per gli inserti neri; sono disponibili anche quelli da 17"

Anche per la Scala, cambiano calandra e gruppi ottici.

SKODA SCALA

Gli aggiornamenti previsti per Kamiq sono estesi anche a Scala, che si presenta appunto con calandra ridisegnata e i paraurti rivisti. Rinnovata anche la gamma di cerchi, che prevede misure da 16 a 18", così come sono disponibili per la prima volta anche su questo modello i fari Top LED Matrix, oltre alle luci dinamiche posteriori previste per gli allestimenti al vertice della gamma, che anche in questo caso sono tre. Stesso numero per i motori, tutti a benzina a tre e quattro cilindri.

Il lunotto allungato in vetro che caratterizza la vista posteriore della Scala è disponibile a richiesta nella tinta nera. A fianco i gruppi ottici: gli anteriori sono stati ristilizzati.

LA STORIA SI RIPETE
Il nuovo modello si è ispirato alla Land Cruiser FJ 62 degli anni Novanta, una somiglianza evidente nel frontale.

Le dimensioni sono extra large: 4.920 mm la lunghezza, 1.980 mm la larghezza, mentre l’altezza misura 1.780 mm

ANTEPRIME

TOYOTA LAND CRUISER

Arriverà nel primo semestre del 2024 la nuova versione di un'icona nel mondo del fuoristrada, nonché un punto di riferimento in termini di affidabilità e qualità. Nuovo look, barra antirollio anteriore disattivabile attraverso un pulsante e un inossidabile turbodiesel di 2,8 litri e 204 CV

In un mondo di auto sempre più simili tra loro e con l'elettrificazione che sta premendo sempre più piede, Toyota ha compiuto una scelta per certi versi controcorrente, presentando l'interpretazione in chiave moderna di un veicolo nato 72 anni fa sotto forma di Toyota BJ. Land Cruiser è stato ed è tuttora il fuoristrada per antonomasia, quello che ha segnato un'epoca ed è divenuto un simbolo di affidabilità, basti pensare ai tantissimi esemplari che ancor oggi percorrono quotidianamente i deserti africani, dove la manutenzione è un optional e l'affidabilità un imperativo.

Cambio automatico a 8 rapporti

Certo, la nuova nata è un'auto moderna, non le manca proprio nulla per affrontare a testa alta la quotidianità dei tempi moderni, ma dal punto di vista tecnico resta fedele al motore a gasolio, in questo caso un turbodiesel di 2,8 litri e 204 CV associato ad un nuovo cambio automatico Direct Shift a otto rapporti, un binomio che assicura una capacità di traino di 3.500 kg. Nel corso del 2025, il motore diesel verrà comunque elettrificato, ma in modo leggero con la tecnologia mild hybrid a 48 Volt.

Gli schermi digitali non possono mancare su un'auto moderna, ma la forma della plancia e delle bocchette di aerazione richiamano una storia di oltre 70 anni.

Ampie superfici vetrate, sedili in posizione rialzata e cruscotto orizzontale esaltano la visibilità a bordo della Land Cruiser

Rigidità strutturale aumentata del 30%

Fedele alla tradizione anche il telaio a longheroni, ma in questo caso rinnovato grazie alla piattaforma GA-F di Toyota. Questa soluzione assicura una maggiore rigidità, con un incremento del 50% di quella del solo telaio, mentre la rigidità strutturale di carrozzeria e telaio sommati tra loro è incrementata del 30%. Questi valori, oltre a migliorare le doti di guida su asfalto, assicurano superiori prestazioni anche nella guida in fuoristrada, dove un ulteriore contributo arriva dalle sospensioni, ottimizzate per una maggiore articolazione delle ruote. Debutta anche la nuova barra stabilizzatrice anteriore scollegabile che, grazie alla tecnologia – SDM (Stabiliser with Disconnection Mechanism), consente al guidatore di modificare lo stato della barra stabilizzatrice utilizzando un interruttore sulla plancia. Così e possibile ottenere migliori prestazioni sulle strade accidentate associate a un maggiore comfort e una migliore maneggevolezza nella guida su strade asfaltate.

Le forme squadrate della carrozzeria amplificano abitabilità e capacità di carico del vano bagagli. Land Cruiser è disponibile in configurazione 5 oppure 7 posti.

Il taglio verticale del portellone e la forma della coda hanno permesso di ricavare un piano di carico dalla forma molto regolare

First Edition

Il nuovo Land Cruiser sarà proposto in Europa con uno speciale allestimento First Edition, disponibile esclusivamente nel periodo iniziale di pre-ordini a partire da ottobre di quest'anno. Questa versione in edizione limitata – di cui 50 esemplari destinati al mercato italiano - sottolinea l'heritage di Land Cruiser, esaltandone il look off-road senza compromessi. Si distingue dalla versione normale per la presenza dei classici fari rotondi e per la disponibilità di due colorazioni esterne bi-tone dedicate: Sand e Smoky Blue.

Per l'edizione a tiratura limitata della Land Cruiser (50 esemplari per l'Italia) sono previste due colorazioni bi-tone: Sand e Smoky Blue

Sul tetto ci sono due mancorrenti (sopra). Più in alto, due dettagli marcatamente off-road: i parafanghi in plastica nera e le pedane laterali.

Servosterzo elettrico

La nuova nata è anche la prima Land Cruiser equipaggiata con il servosterzo elettrico, una scelta che riduce le reazioni sul volante nell'utilizzo in fuoristrada, ma che ha consentito anche di inserire il Lane Tracing Assist come parte del pacchetto di sicurezza attiva e assistenza alla guida. Passando invece all'estetica, che stacca in modo netto rispetto ai classici SUV ma riprende una scuola di design inaugurata da Land Rover con la nuova Defender, le parole d'ordine sono semplicità e funzionalità, aspetto quest'ultimo sottolineato dall'ampio bano bagagli e dalla possibilità di richiedere, oltre alla configurazione a 5 posti, quella a 7 posti. I tagli netti della carrozzeria e le ampie superfici vetrate assicurano inoltre la massima visibilità, mentre numerosi elementi della carrozzeria sono stati progettati per una facile sostituzione in caso di danni. Concludiamo con le misure che, a fronte di 2.850 mm di passo, indicano 4.920 mm in lunghezza, e 1.980 mm in larghezza: l'altezza è di 1.870 mm.

I gruppi ottici anteriori del modello di serie sono rettangolari, mentre la First Edition, nella pagina a fianco, si distingue per i fari circolari.

Anche al posteriore i richiami con il passato sono evidenti, soprattutto per quanto riguarda la forma dei gruppi ottici.

Non sarà certo un esempio di efficienza aerodinamica, ma vogliamo parlare del fascino di un modello così iconico?

ANTEPRIME

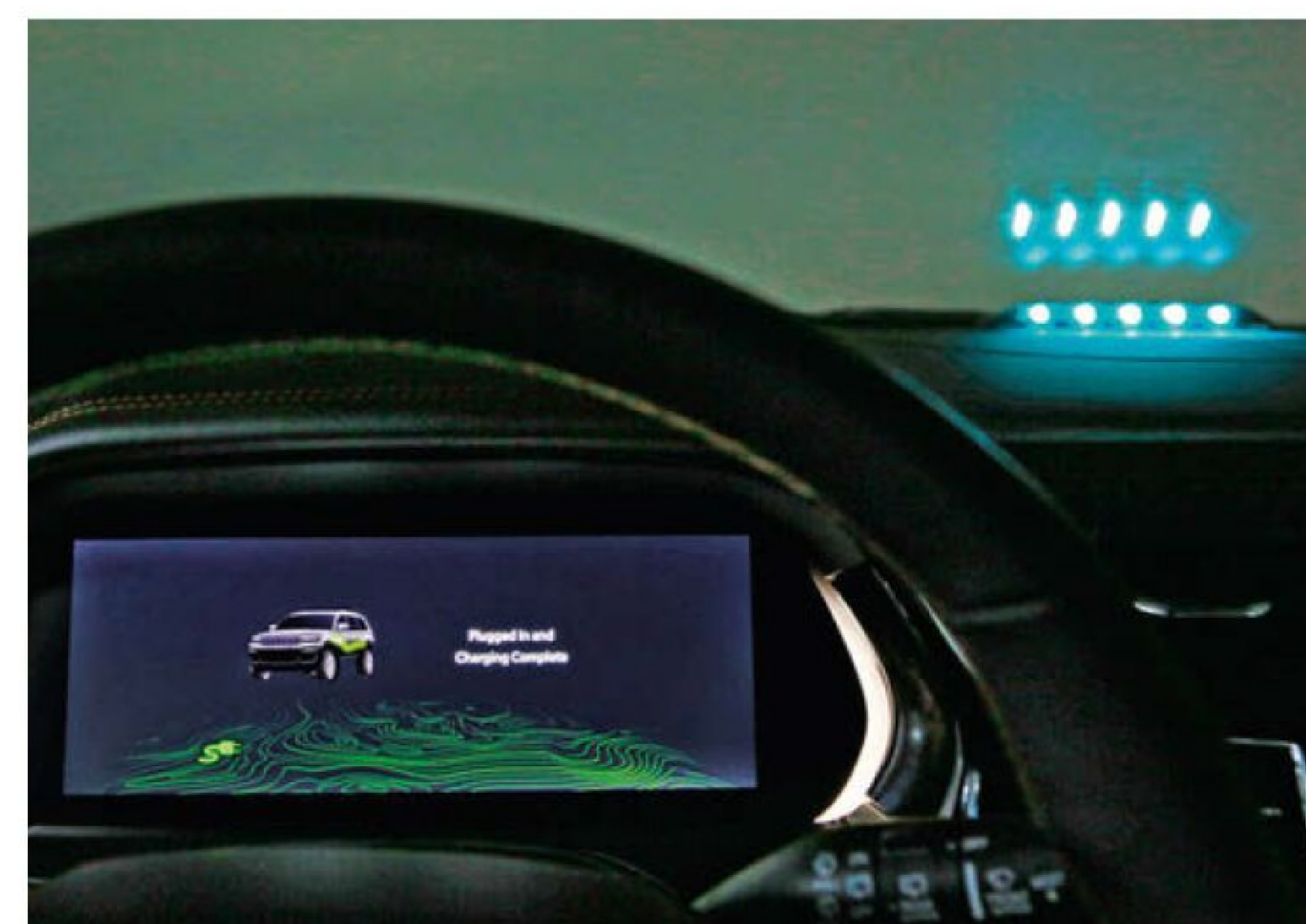
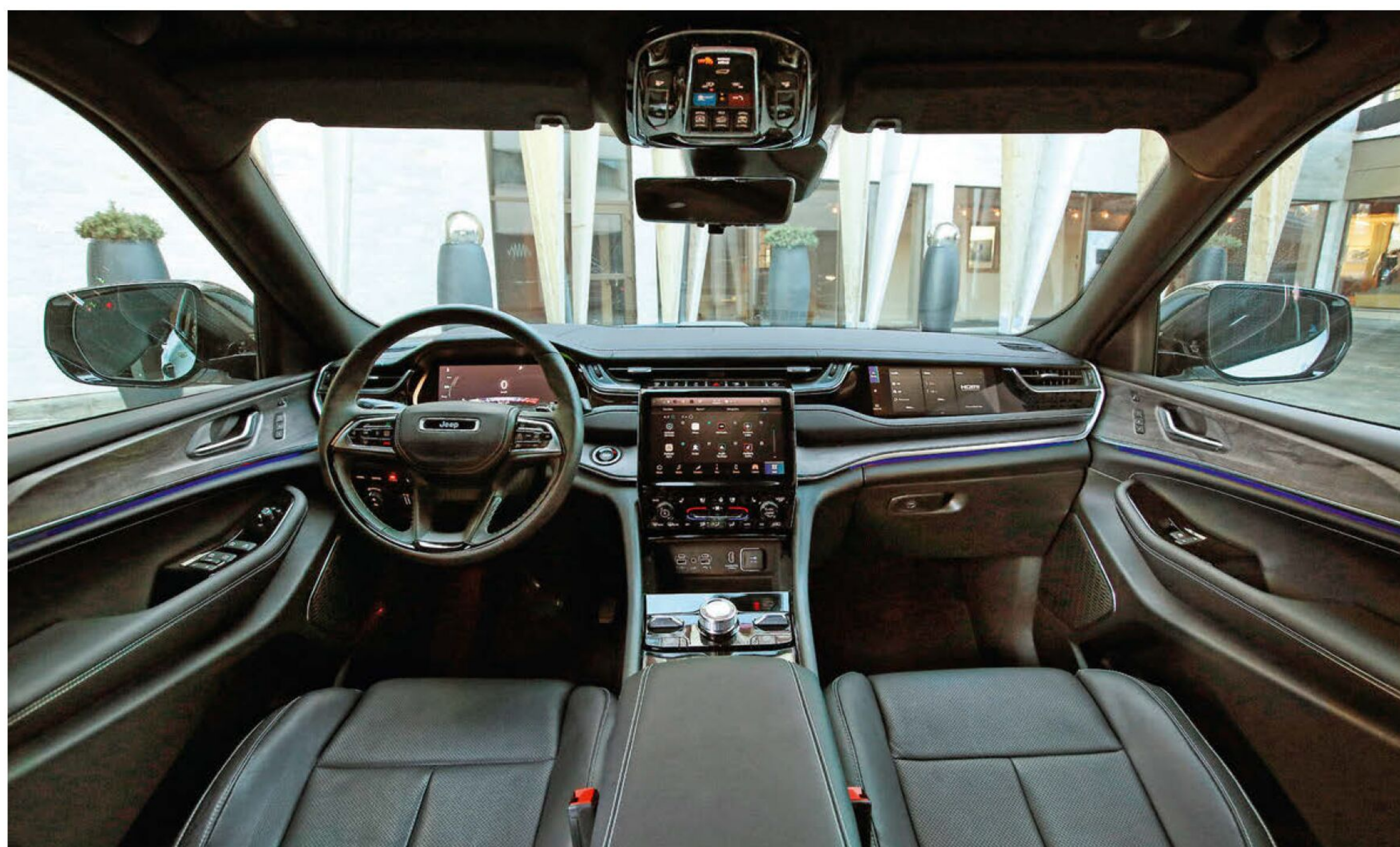
JEEP GRAND CHEROKEE 4xe

Giunto alla quinta generazione, il SUV più prestigioso della gamma Jeep si rinnova nel look e nella tecnica. Grazie alla tecnologia plug-in hybrid, percorre fino a 51 km in elettrico

Prosegue il percorso di elettrificazione della gamma Jeep, in questo caso anche per la nuova versione dell'ammiraglia Gran Cherokee, venduta dal suo esordio in oltre 7.000.000 di unità nel mondo. Il nuovo modello, proposto in Europa solo in versione 4xe plug-in hybrid, si distingue per il nuovo look, diversi interni e sospensioni anteriori e posteriori indipendenti con ammortizzatori pneumatici Quadra-Lift.

Un 2 litri e 2 motori elettrici

Il motore principale è un 4 cilindri turbo di 2 litri a iniezione diretta con turbocompressore Twin Scroll. Al posto del normale alternatore si trova però un primo motogeneratore ad alta tensione collegato attraverso una cinghia alla puleggia dell'albero motore: aiuta il motore a benzina nelle fasi di spunto, funziona come start-stop e genera anche la corrente da convogliare nel pacco batteria da 48 volt. Un secondo motogeneratore, più grande, è posto invece nella parte anteriore della scatola del cambio, e sostituisce il tradizionale convertitore di coppia della trasmissione automatica. Due frizioni gestiscono la potenza e la coppia erogate dall'unità elettrica e dal motore a benzina a seconda delle esigenze. La prima frizione è situata tra le due unità. Quando è aperta consente di viaggiare unicamente in modalità full electric escludendo il collegamento meccanico tra motore elettrico e termico. Quando è chiusa, il motore termico di 2 litri e l'unità elettrica si combinano e forniscono coppia

Oltre alla presa di ricarica, il nuovo modello introduce il quadro strumenti digitale e la consolle centrale con schermo da 10,1 pollici (sotto a sinistra).

I sedili anteriori sono regolabili in 16 posizioni e, negli allestimenti più lussuosi, aggiungono la funzione di massaggio

Nell'abitacolo spicca la plancia rivista nel design, con diverse bocchette di aerazione, una nuova consolle centrale e il display interattivo da 10,25 pollici per il passeggero anteriore. Il passo di Grand Cherokee è più lungo di 50 mm rispetto alla generazione precedente, per un totale di 296,4 cm. Lunghezza e larghezza misurano rispettivamente 491 e 215 cm.

alla trasmissione automatica. Una seconda frizione è montata invece dietro al motore elettrico e gestisce l'interazione con la trasmissione a beneficio della guidabilità e dell'efficienza. La nuova Jeep Grand Cherokee 4xe è equipaggiata con un pacco batterie da 400 volt e 17 kWh collocata, insieme ai dispositivi di controllo, sotto il pavimento e protetta da una serie di piastre.

380 CV e 637 Nm

Il sistema 4xe eroga 380 CV combinati e 637 Nm di coppia, assicurando inoltre fino a 48 km di autonomia elettrica nel ciclo combinato e 51 km in quello urbano. Il guidatore può selezionare tre modalità di funzionamento: Hybrid unisce la coppia erogata dal motore elettrico con quella del propulsore a benzina per offrire la migliore combinazione in termini di efficienza e prestazioni. In Electric Grand Cherokee è mossa solo dai motori elettrici ma, quando la batteria raggiunge il livello di carica minimo, o il guidatore richiede più coppia (per esempio quando preme a fondo l'acceleratore) si attiva anche il motore termico. Optando invece per il programma eSave, il sistema dà la priorità al motore a benzina, risparmiando la batteria per utilizzi successivi. Esistono inoltre due modalità secondarie, denominate Battery Save e Battery Charge, entrambe attivabili tramite le Hybrid Electric Pages del sistema Uconnect che consentono appunto di preservare la batteria per un futuro utilizzo, oppure di ricaricarla tramite il motore a benzina. A

AUTOMOBILISMO

Lo spazio dedicato ai protagonisti del nostro mondo, ma anche agli eventi che lo rendono così trasversale

LIFESTYLE

RACHELE SOMASCHINI

Intervista: a tu per tu con Rachele Somaschini, la ventinovenne milanese, pilota di rally e affetta da Fibrosi Cistica **Amilcare Ballestrieri:** ricordiamo la sua triste scomparsa con un'intervista di qualche mese fa **Opel Electric Rally** una panoramica sulla presenza femminile nel Campionato Rally dedicato alle auto elettriche **Auto per neopatentati:** i 10 modelli che costano meno

INTERVISTA

RACHELE SOMASCHINI

Volere è potere

Nonostante sia affetta da fibrosi cistica, Rachele Somaschini è riuscita a coronare il suo sogno di correre in auto. Oggi, a 29 anni, è impegnata nei rally, ma soprattutto sta portando avanti con grande successo il suo progetto di raccogliere fondi per aiutare la ricerca a sconfiggere questa malattia degenerativa

di Fabio Suvero

Due immagini suggestive del Rally Serras de Fafe, primo appuntamento del Campionato Europeo Rally 2023

Raccontare in un articolo la vita di Rachele Somaschini sarebbe impossibile, così come altrettanto complicato è cercare di cogliere le infinite sfumature di una persona solare, piena di vita, creativa e determinata come poche altre. Già, perché quando lei si mette in mente qualcosa è praticamente impossibile fermarla: Rachele è un vero e proprio fiume in piena, ed è proprio questa sua incredibile forza di volontà che le ha consentito di realizzare il progetto Correre per un respiro. Così è riuscita a unire la sua passione per i motori con l'esigenza di sensibilizzare e finanziare la ricerca per combattere la fibrosi cistica, malattia di cui soffre fin dalla nascita. Ma non è tutto: partendo praticamente da zero nel 2013, oggi corre nel Campionato Italiano Rally. Più di così…

Come nasce la tua passione per i motori e le corse?
"Fin da piccola sono sempre stata attratta dai motori: mentre le mie coetanee a 14 anni sceglievano uno scooter, io ho optato per un motard! La passione per le auto l'ho invece ereditata da mio padre Luca, che ha corso in pista e mi ha trasmesso il suo amore per quel mondo. La mia prima gara è stata proprio in pista, nel 2013, quando ho partecipato alla Coppa Intereuropa storica alla guida di un'Alfa Romeo Sprint Veloce. L'anno successivo sono passata invece alle cronoscalate, che rappresentano una parte molto importante della mia carriera e alle quali devo molto. Dal 2015 al 2017 c'è stata poi la parentesi del Mini Challenge, ma il mio sogno nel cassetto è sempre stato di correre nei rally. Nel 2018 sono così riuscita a raggiungere l'obiettivo di gareggiare in questa specialità grazie ad una academy rally. L'apoteosi è stata prendere il via al Rally di Montecarlo, un'esperienza indimenticabile che ho avuto la fortuna di vivere due volte ed oggi sto correndo nel Campionato Europeo Rally con una Citroën C3 R5, la classe regina.

La tua malattia costituisce un grande limite per la tua attività sportiva?
"Potrebbe sembrare paradossale, invece mi ritengo fortunata perché ho una mutazione della mia malattia che ha mitigato l'aggressività della fibrosi cistica, vivendo una realtà ben diversa rispetto a tanti miei coetanei. L'importante è seguire la mia routine, fatta di fisioterapia respiratoria e farmaci, anche se ovviamente gli sforzi fisici e le elevate temperature che spesso raggiunge l'abitacolo di un'auto da corsa impongono una grande preparazione fisica e il rigoroso rispetto di una serie di precauzioni. Il più grande

La speranza è di continuare di questo passo e puntare sempre più in alto. Il sogno, avere un futuro più stabile per quanto riguarda la salute

L'arte di arrangiarsi è fondamentale nei rally, per esempio quando è necessario effettuare un cambio gomme

Rachele e il suo navigatore Nicola Arena durante un cambio gomme

Il motorsport è costoso e spesso non meritocratico

Quando indossa tuta e casco Rachele si trasforma, ma mantiene sempre quel sorriso che esprime tutta la sua voglia di vivere.

limite è costituito dall'imprevedibilità di questa malattia, che rende spesso difficile una programmazione a lungo termine. Mi è capitato di dover stravolgere totalmente un programma in corso d'opera a causa di imprevisti "pit stop" in clinica. Ricoveri lunghi fatti di antibiotici e terapie dove sai sempre quando entri ma mai quando esci.

In cosa consiste esattamente il progetto "Correre per un respiro?

"Si tratta di un progetto attuato nel 2016 con l'intento di unire la mia grande passione per le corse con l'obiettivo di sensibilizzare appassionati di auto e giovani sulla fibrosi cistica, malattia purtroppo ancor oggi poco conosciuta. Questo progetto in realtà non è nato solo per la raccolta di fondi indispensabili per sostenere la ricerca, ma anche per sollecitare le giovani coppie alla conoscenza della malattia, in modo da poter poi affrontare con piena consapevolezza la maternità".

Cosa significa essere una donna in un mondo prevalentemente maschile?

"Siamo nel 2023, eppure ancora oggi il famoso detto "Donna al volante, pericolo costante" è ancora in auge. Si tratta di un insensato pregiudizio difficile da sradicare, ma io nella mia vita mi sono sempre ispirata a una frase che mi ha insegnato la mia più cara amica Angelica "Sei tutti i limiti che superi", frase che ho tatuato sul mio corpo e replicata sulla carrozzeria della mia macchina da corsa".

Che auto guidi abitualmente?

Alterno un'Audi S3 con una Toyota GR Yaris, ma sono molto prudente alla guida quando viaggio su strada. Tra l'altro sono istruttore di Guida Sicura per ACI Sara, e la prima cosa che insegno ai miei allievi è guidare nel modo corretto, come comportarsi nelle situazioni di emergenza e come sfruttare al meglio i dispositivi di sicurezza presenti sulle nostre auto. Un esempio? Quando chiedo di simulare una frenata d'emergenza, nella maggior parte dei casi gli allievi non premono con la giusta forza il pedale, non consentendo così all'ABS di lavorare al 100% delle sue possibilità.

Cosa ne pensi dei recenti incidenti con protagonisti giovani alla guida di auto potenti? Secondo te, cosa bisognerebbe fare per correre ai ripari?

Innanzitutto la consapevolezza di essere alla guida e non

I giovani devono sempre avere la consapevolezza di essere alla guida, non in un videogioco. Poi è fondamentale il rispetto delle regole

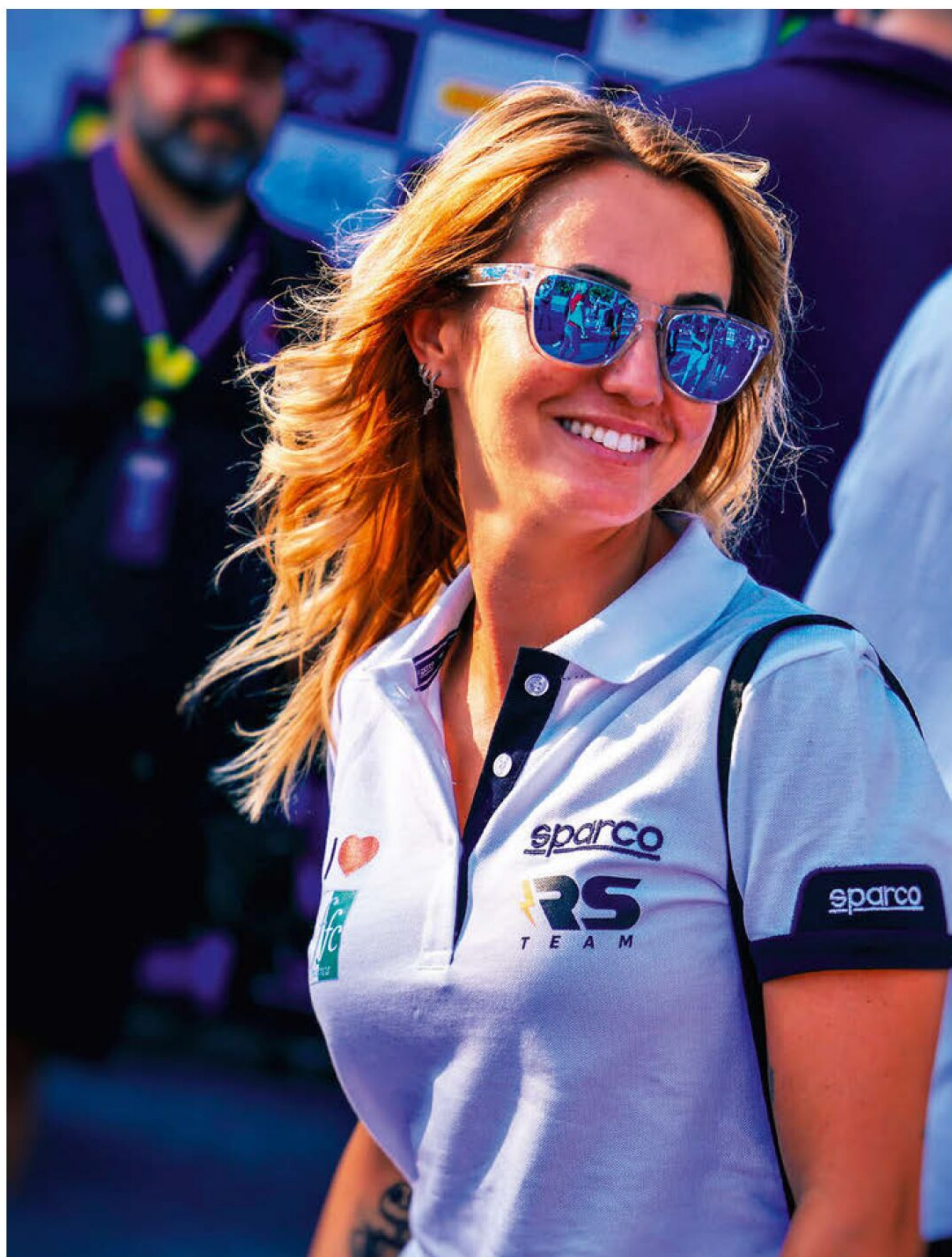
Sei tutti i limiti che superi, questo sarà sempre il mio credo

in un videogioco… Indipendentemente dai CV che la tua macchina ha sotto il cofano! Il rispetto delle regole, dei limiti e degli obblighi, tutti studiati per la nostra sicurezza. Sicuramente un buon punto di partenza sarebbe quello di rendere obbligatori corsi di guida per i più giovani, subito dopo aver preso la patente e l'inasprimento delle pene per chi guida ubriaco o pericolosamente.

La raccolta di fondi per sconfiggere la Fibrosi Cistica sta portando risultati tangibili?
Il lavoro dei ricercatori in questo senso è fondamentale, e per svolgerlo al meglio sono indispensabili ingenti risorse economiche. I risultati ottenuti negli anni non sono affatto da sottovalutare, e la dimostrazione pratica è un progressivo allungamento dell'aspettativa di vita per noi malati. Il nuovissimo farmaco Kaftrio ha segnato un importante passo in avanti, anche se di strada da percorrere ce n'è ancora, soprattutto perché il farmaco non è per tutti e molti sono ancora in attesa di una cura.

Cosa consigli ai giovani che si vogliono avvicinarsi al mondo delle corse?
Innanzitutto c'è da essere obiettivi: il motorsport è costoso e spesso non meritocratico. Soprattutto all'inizio è necessario che qualcuno decida di investire su di te quando ancora non hai avuto modo di farti conoscere. Consiglio di partire da specialità meno costose ma formative, come le Cronoscalate (gare in salita) o Trofei monomarca in pista più accessibili (Mini Challenge, Clio Cup ecc) o Monomarca Rally per poi avvicinarsi a ciò che si preferisce. Reperire gli sponsor non è facile ma nemmeno impossibile: chiedere un aiuto non costa nulla, provateci sempre, ma con criterio!

Hai scritto un libro sulla tua storia che sta ottenendo un grande successo, come è nata questa idea?
È nata un po' per caso, ho trovato una casa editrice che ha preso a cuore la mia storia e mi ha proposto di raccontarla. Ho pensato a lungo chi poteva portare alla luce un progetto così delicato e mi è subito venuta in mente Rachele, colei che mi ha intervistato per la prima volta durante la Campagna del 5x1000 del 2015 facendo commuovere tutti. Ho pensato: "lei conosce la mia storia, la fibrosi cistica, il progetto e tante persone che sono importanti per me. Ora glielo propongo!" e così è stato. Due Rachele hanno scritto questo libro, edito da Baldini+Castoldi che parla di me, nel profondo, svelando tante sfumature che in pochi conoscono, con l'intento di sensibilizzare, dare forza e speranza a chi legge la mia storia.

Il tuo sogno più grande?
Il grande sogno di far diventare la mia passione un lavoro l'ho già realizzato: la speranza è quella di continuare di questo passo e puntare sempre più in alto. Chi vive una passione così forte per i motori spesso è costretto ad affrontare periodi di grande incertezza e frustrazione alternati a parentesi soddisfacenti e gratificanti: è come essere

Durante le gare viene sempre allestito un banchetto per la sensibilizzazione e la raccolta di fondi per la fibrosi cistica.

su una montagna russa. L'altro sogno è quello di avere un futuro più stabile per quello che riguarda la mia salute: questo permetterebbe una maggiore fiducia nel futuro… poi se qualcuno mi aiutasse a partecipare al Rally di Svezia o Artic Rally, anche quello sarebbe proprio un bel sogno realizzato!

E la tua più grande delusione?
Non una cosa in particolare, semplicemente le male lingue, i luoghi comuni, i commenti della gente cattiva ed invidiosa. Tutte cose che sono all'ordine del giorno, ma che con il tempo ho imparato ad ignorare.

Per non parlare di chi diceva che correvo in macchina con i soldi che raccoglievo durante le iniziative Charity del progetto che ho fondato "Correre Per Un Respiro".
Tutte le volte che corro, in concomitanza con i rally, viene montata dal mio team e dai volontari una postazione di sensibilizzazione e raccolta fondi con dei gadget. Il progetto ha preso sempre più piede e tante persone vengono appositamente per supportarci… inutile dire che sono riusciti a pensar male e dire che con i soldi raccolti finanziavano le mie gare. In realtà tutto viene fatto a mie spese e ciò che raccogliamo viene interamente devoluto ad importanti progetti di ricerca della FFC (Fondazione Ricerca Fibrosi Cistica). **A**

Rachele Somaschini
Correre per un respiro
i Fenicotteri
Baldini+Castoldi

Un libro per raccontare la sua storia

Per chi volesse approfondire la storia di Rachele e dare un contributo per sostenere i progetti di ricerca della Fondazione Ricerca Fibrosi Cistica ETS, è disponibile presso le principali librerie e su Amazon il libro che racconta la sua storia, fatta di strappi e gioie, di sorrisi e addii, di amore e scoperte.

Collana I fenicotteri
Confezione brossura con alette
Formato 145x210 mm
Pagine 224
Prezzo 18 euro

Ballestrieri al volante di una Lancia Fulvia HF 1600 alla 24 Ore di Chamonix del 1974.

Era fortissimo alla guida della Lancia Fulvia, anche se la trazione anteriore non era il massimo delle sue aspirazioni

Sopra, Ballestrieri al Rally dell'Elba del 1975 su Alfa Romeo Alfetta GT, a destra un momento di relax alla 24 Ore di Chamonix.

CAMPIONI DI IERI

AMILCARE BALLESTRIERI

Ciao Amilcare

Ci ha lasciato Amilcare Ballestrieri, un pilota vincente, ma soprattutto una persona di grande umanità. Lo vogliamo ricordare con un'intervista rilasciata prima della sua scomparsa

di Rodolfo Solera – Foto Actualfoto e Archivio Alfa Romeo e Ballestrieri

Lungo l'autostrada che porta a Sanremo, in compagnia di Francesca Pasetti, "Lady Fulvia" per gli addetti ai lavori e gli appassionati, ci prepariamo al nostro incontro con Amilcare Ballestrieri. È una mattinata splendida, a sinistra il sole brilla sul mare calmo e a destra i monti ci offrono lo spunto per creare l'atmosfera giusta. Vengono in mente le prove speciali dell'entroterra tipiche del Rally di Sanremo, una volta Rally dei Fiori, quegli sterrati teatro di memorabili sfide tra campioni, con i muri delle case sui quali ancora si possono leggere scritte tipo *"Forza Ballestrieri"*. Una gara dura e faticosa, com'erano tutte del resto in quegli anni tra la fine dei 60 e l'inizio dei 70, lunghissime e impegnative, una vera prova di forza per piloti e auto. Oltre alle difficoltà c'era il pericolo, quello vero. Spesso sotto le stradine si aprivano burroni che era meglio non guardare, visto che l'unica protezione per chi vi passava a tutta velocità erano dei rari paracarri o dei muretti in pietra alti 50 cm. Gli spettatori poi ci mettevano del loro, piazzandosi regolarmente nei punti più rischiosi, a pochissima distanza dalle macchine che passavano, per non perdersi nulla di quello spettacolo straordinario.

Sopra, Amilcare Ballestrieri (a sinistra) accanto a Rodolfo Solera, autore dell'intervista.

Non ho mai conosciuto di persona Ballestrieri, lo ammiravo molto ma mi limitavo a scrutarlo a debita distanza quando da ragazzo facevo le assistenze per una scuderia triestina di buona fama. San Marino, 4 Regioni, San Martino di Castrozza, 100.000 Trabucchi, Montecarlo. E naturalmente Sanremo. La squadra Lancia era la più affascinante. C'era Sandro Munari, certo, ma c'era anche lui, Amilcare, fortissimo sulla Fulvia anche se la trazione anteriore non era proprio il massimo delle sue aspirazioni. Pilota di moto ormai famoso, come altri prima di lui era passato all'automobilismo, ma anziché dedicarsi alla velocità su pista era stato l'unico insieme a Cella a preferire i Rally. Aveva lavorato moltissimo per imparare perfettamente la tecnica di guida a due pedali, indispensabile per far girare la Fulvia. L'aveva anche spiegata ai dilettanti in un libretto del '71 che nessun appassionato si era fatto scappare, "Rallyes" di Roberto Bonetto, un prezioso compendio di tutti i segreti per capire come si prepara e come si corre un Rally. Francesca invece Amilcare lo conosce bene, è sua amica e l'ha avuto ospite nei raduni che ha organizzato, come il Lancia Fulvia Day del 2016 e il Lancia Rewind del 2017. Ha scritto in suo onore anche un libro insieme a Ernst Marquart, noto scrittore e studioso austriaco delle Fulvia ufficiali del Reparto Corse Lancia, *Amilcare Ballestrieri sulla Lancia Fulvia 1968 – 1974.* Mi racconta dunque su di lui tutto quello che le viene in mente, il noto e il meno noto, vicende e particolari che puoi conoscere soltanto grazie ad una frequentazione assidua. Ne viene fuori il ritratto di un uomo simpatico e brillante, dalla battuta pronta, compagnone e gentile, di una cordialità semplice e spontanea. Caratteristiche che associo molto bene allo sportivo che dall'esterno penso di conoscere, tutto cuore e passionalità, dalla guida tremendamente efficace e spesso irruente, sempre bellissima da vedere. Un uomo arrivato oggi alla soglia degli 88 anni, felice della vita che ha avuto e dei mille amici che ancora lo rincorrono, anche se provato dalla malattia della moglie Dina, sposata in giovanissima età.

Ballestrieri ha corso con la Lancia Fulvia HF, prima1300, poi 1600, ma anche con Stratos e Beta Coupé, prima di passare all'Alfa Romeo nel 1975, anno in cui vinse il Rally dell'Elba con l'Alfetta GT

Caro Amilcare, noi ci occupiamo di automobili ma non possiamo prescindere dal tuo passato motociclistico. Ci racconti come hai mosso i tuoi primi passi?

"Ho cominciato a 16 anni, col permesso dei miei genitori, alla Sanremo-San Romolo. Con una Ducati mi sono buttato sui 15 chilometri del percorso ma sono andato a finire nel cassone di un Ape. Sapevo di andare forte, però facevo cose da sedicenne. Mi sono comprato allora una Laverda 98 e alla seconda gara ho fatto meglio, su 130 partenti sono arrivato quarto assoluto. Da lì è cominciato tutto. Il concessionario Parilla mi offre una delle 4 moto che attendeva da Milano. Era come se una bella donna ti dicesse 'Verresti mica a fare un giro con me?' Sono le occasioni della vita, ero felice."

In poco tempo fai il salto nel professionismo…

"Alla prima gara al circuito di Ospedaletti la Parilla manda quattro moto da 175, due bialbero e due ad aste e bilancieri. A me naturalmente danno una delle due ad aste e bilancieri. Alle prove faccio il terzo tempo, c'erano anche Tino Brambilla e tutti i migliori del momento. Però la fortuna che sempre ci vuole nella vita ha voluto che la prima guida, Muscio, rimanesse fuori dai tempi per alcuni problemi, così la sua bialbero l'hanno data a me. Ospedaletti era un circuito pericoloso ma molto bello. C'erano tutti i migliori perché la 175 era la categoria più affollata. Insieme al meccanico che mi era stato assegnato mi ero allenato per farla partire: allora si partiva a spinta e i monocilindrici erano scorbutici. Al via della gara però la Parilla non si mette in moto. Qualcuno rapido mi dà una spinta e la moto parte. Nessuno si è accorto di niente, per fortuna. Erano già partiti tutti, mi metto alla caccia e ne infilo due o tre alla volta. Arrivo a prendere Brambilla, in discesa lo sorpassavo ma rischiavo parecchio: sai, lì se succede qualcosa ti fai male solo se ti va bene… In rettilineo però mi ripassava perché la sua moto era più veloce di 15 o 20 km/h. Quando mi passava mi sorrideva, sembrava che mi dicesse 'Ma che c…o fai, vai più piano che è pericoloso!'. Era simpaticissimo, mi è rimasto nel cuore. Alla fine arrivai secondo. Dopo la gara il Commendator Parilla mi ha offerto un contratto. Allora non avevo una lira, lavoravo da uno zio che aveva una panetteria, da lì è cambiato tutto."

È cominciata così la tua ascesa definitiva. Poi com'è finita?

"Sono arrivato fino alla Benelli 4 cilindri 250, con Pasolini. Renzo era una gran brava persona, andavamo molto d'accordo pur essendo avversari. Però da Juniores avevo corso con la MotoBi, lui invece con la Aermacchi. Benelli e MotoBi erano ritornate insieme, ma il fatto che io in precedenza avessi corso con MotoBi non era molto ben accettato. A Vallelunga nel '67 avevo fatto il miglior tempo in prova e in gara non ho visto più nessuno, sono partito e ho vinto. Andiamo a fare una gara in Spagna e avevo già sentito le voci nell'ambiente che dicevano 'Ballestrieri va più forte di Pasolini, dobbiamo dargli la moto migliorÈ. In rettilineo però mi passava e ho pensato subito che avesse un motore migliore. Sono andato allora da Benelli e gli ho detto che non volevo andare a correre e fare la figura del fesso. Mi ha risposto di pazientare sei mesi, dopo di che mi avrebbe dato la moto più potente. Gli detto allora che non avrei corso più."

Hai rinunciato così ad un posto da pilota ufficiale e ad uno stipendio?

"Sono sempre stato pagato, poco, con uno stipendio da ligure. Ma avevo bisogno di guadagnare, mi ero sposato a 21 anni. Aiu-

Sulla sinistra, Ballestrieri in sella alla MotoBi 175 nella gara in salita Vergato-Cerelio nel 1964. A fianco, il podio di Riccione della 175 Juniores del 1964: primo Ballestrieri, secondo Giovanni Lombardi, terzo Renzo Pasolini.

Un'immagine del Rally di Sanremo del 1972, vinto proprio da Amilcare Ballestrieri e Arnaldo Bernacchini. Al via erano presenti altre 14 Fulvia di team satellite o private. Lancia conquista in quell'anno il Campionato Internazionale Marche.

tavo mio padre che aveva l'appalto delle bollette dell'Enel, erano piccole cifre che però con quello che guadagnavo con le corse mi permettevano di vivere. Ma avevo già dentro di me la droga dei Rally. Stavamo andando a Roma con Marco Benelli, patron della MotoBi che mi voleva bene come ad un figlio, quando mi offre il volante della sua Alfa Romeo. Io avevo una 600, accettai subito. Ad una curva c'era un po' di ghiaino, la metto un po' di traverso. Gli chiedo se si è spaventato, mi risponde 'No, ma hai una guida un po' strana' e allora gli spiego la tecnica del controsterzo, che avevo già studiato."

Perché l'avevi già studiata?
"Avevo degli amici a Sanremo che andavano bene nei Rally. Eravamo i tre moschettieri: io nelle moto, Leo Cella nei Rally e Franco Patria (vincitore a vent'anni del Rally dei Fiori del '63, ndr) giovanissimo talento che sarebbe potuto diventare un vero fenomeno. Ma è morto su un'Abarth 1300 mentre entrava in pista, a Monthléry. Era il 1964, alla Sassi-Superga ero stato il primo a scendere sotto i 3 minuti, ero impegnato nel Campionato Italiano Juniores. Li accompagnavo spesso quando provavano, ne avevo anche fatti due come coéquipier, uno proprio con Franco Patria. Ma tutte le volte che ho avuto dei grandi risultati c'era qualche mio amico che moriva. Stavo tornando da Torino, con il dottor Benelli che mi faceva i complimenti. Entro in casa e vedo mia moglie in piedi, con un'aria strana. Le chiedo cosa avesse e mi dice 'Ma non sai niente? Franco…' Se n'era andato uno dei tre moschettieri. Volevo comunque passare alle auto, mi piacevano moltissimo, ma non ero ricco e non volevo intaccare i miei risparmi per pagarmi la macchina. Non ero sicuro di poter fare bene."
Com'è iniziata l'avventura nei Rally?
"A quell'epoca andavo in un bar di Bordighera, dove c'era un certo Daniele Audetto che aveva già fatto esperienza come secondo di Cella. Mi ero comprato una R8 Gordini e dopo aver parlato con Audetto decido di portarla da Conrero, a Torino, che mi chiede: 'Ma lei ha mai corso in macchina?' 'A dire la verità no perché ho sempre corso in moto.' 'Come si chiama lei?' 'Ballestrieri' 'Ballestrieri della Sassi-Superga? Santo dio – dice alla cameriera – porta da bere che qui abbiamo un campione!' Alla fine Conrero, dato che la R8 era nuova, mi propose una bella messa a punto e qualche piccolo intervento di rinforzo qua e là, per sole 15.000 lire."

È così che hai preparato l'auto per il Rally dell'Isola d'Elba del '68?
"Sì, vado all'Elba insieme ad Audetto con la Gordini Gruppo 1, nome sconosciuto, ero il 62°, ma dopo la prima prova speciale sento dire in toscano che c'era qualcosa che non andava. C'era tutta la squadra ufficiale Fiat e avevamo il miglior tempo, con una Gruppo 1. Audetto mi diceva di non esagerare, a tutte le prove speciali i commissari guardavano questa macchina. Siamo stati in testa fino a tre prove dalla fine, poi si è staccato un filo dell'alternatore. Conrero mi aveva avvertito del problema, ho aperto il cofano, l'ho sistemato e abbiamo perso in tutto un minuto o poco più. Siamo arrivati secondi, toccavo il cielo con un dito."

E poi cos'è successo?
"Al ritorno sulla nave c'erano tutti i piloti, incominciavo a conoscerli. Sento Pino Ceccato, pilota Fiat, domandare ad Audetto se aveva avuto notizia di Cella. Chiedo subito a cosa si riferisca e mi dice che si è ammazzato a Balocco, in prova con l'Alfa Romeo 33. Ci sono rimasto malissimo pensando che se n'era andato anche il

A fianco, Amilcare con la sua ultima auto da corsa, la Opel Kadett GTE del 1977. Più a destra, alla guida della Stratos, un'auto che si adattava perfettamente al suo stile di guida.

La coppia Ballestrieri Audetto debutta all'Isola d'Elba nel 1968, che poi vinceranno davanti ai compagni di squadra Barbasio Mannucci

secondo moschettiere. Mi è spiaciuto tanto, era il padrino di mio figlio, andavamo sempre insieme per funghi, facevamo pugilato insieme, una volta mi ha anche steso. Ma lui pesava 75 kg, io solo 60. Era il nostro modo di fare preparazione fisica professionale."

È per l'exploit all'Elba e la morte di Cella che sei entrato in Lancia?
"Sì, però Fiorio mi conosceva bene, perché ero amico di Leo Cella e lo seguivo già quando correvo in moto. Una volta dopo una mia gara in moto Fiorio mi telefona e mi chiede di raggiungerli in Corsica per fare le ricognizioni per loro. Non me lo sono fatto ripetere due volte. Poi mi ha fatto i complimenti per la mia guida e mi ha venduto una Fulvia per tre lire. Con Fiorio ho sempre avuto un ottimo rapporto. Con lui ho cominciato al Sanremo del '68: sono riuscito ad arrivare in fondo, al settimo posto. Non era una cosa da tutti. Era molto faticoso guidare la Fulvia, non era facile per la trazione anteriore, lo sterzo era duro come quello di un camion."

Come hai imparato la giusta tecnica di guida?
"All'inizio andavo con tutti, avevo molta passione e guardavo quello che facevano ora l'uno ora l'altro. La tecnica giusta per la Fulvia l'ho appresa dai piloti nordici, che acceleravano e frenavano nello stesso tempo: caricavano l'avantreno per alleggerire il retrotreno e bloccare le ruote posteriori, così la macchina girava. La bravura sta tutta nel dosare la manovra. È una tecnica anti-istintiva, perché devi frenare col piede sinistro, abituato ad usare la frizione, anziché col destro. All'inizio non la usavo, ho dovuto fare molte prove e molti errori, non soltanto in allenamento, per impararla. Io preferivo la trazione posteriore. Quando sono passato all'Alfa, nel '75, Fiorio mi disse: 'Mi spiace che tu abbia smesso con noi, perché la Stratos è la tua macchina.' La Stratos era fantastica. Il motore a sei cilindri era meraviglioso e quando acceleravi faceva la curva senza problemi. La giravi che era un piacere."

Non temevi la pericolosità dei Eally di quell'epoca?
"E bè, come si dice il pericolo è il mio mestiere. Ero molto appassionato, non sentivo il pericolo e l'esperienza con le moto mi ha aiutato. Avevo già due figli e ci pensavo spesso, però quando ero in macchina svaniva ogni pensiero. Passavo in auto tutto il giorno, perché i Rally più li provavi e meglio andavi. Adesso non si può più fare, se ti prendono la prima volta va bene, poi sono guai.

Ti era più istintiva la guida in moto o quella in auto?
"Mi divertivo in entrambi i casi, anche se ho dovuto adattarmi. Sandro Munari invece, che sulla Fulvia era il più bravo, veniva già dalle quattro ruote perché ha cominciato col kart. Però devo dire che con le auto facevo contratti migliori. Quand'ero in Lancia stavo molto bene e andavo d'accordo con tutti. A capo di Lancia e Fiat c'era l'ingegner Sguazzini, che stravedeva per me. Quando vincevo mi faceva i complimenti e agli altri giravano le balle. Voleva darmi una macchina ma a me spiaceva lasciare la Lancia e poi sapevo che stava arrivando la Stratos, l'avevo già provata e andava in modo fantastico. Mi voleva per cercare il terzo mondiale per la Fiat. Gli ho dovuto dire che quando mi affeziono il distacco per me diventa difficile. Tre o quattro mesi dopo sono al Reparto Corse e sento qualcuno alle spalle che mi mette il braccio al collo. Era Sguazzini: 'Ha visto Ballestrieri? Non è venuto lei da me e allora sono venuto io, così non mi scappa.' È finita che sono rimasto in Lancia".

E com'è allora che di lì a poco sei passato in Alfa Romeo?
"Un giorno mi telefona Luigi Corbari, DS Alfa Romeo, e mi dice

A fianco, Ballestrieri con la Benelli 250 4 cilindri, che segna la fine della sua carriera motociclistica nel 1967. Sulla sinistra, al circuito di Ospedaletti, dopo la vittoria del '64.

Un'altra immagine dell'Alfetta GT al Rally dell'Elba, l'unica gara vinta da Ballestrieri con questa macchina, che ha corso per la prima volta in Spagna. Dopo Amilcare passerà alla Opel Kadett GTE.

che l'ingegner Chiti mi vuole conoscere. Accetto, pur sapendo che le Alfa non erano macchine da Rally e a Chiti i Rally non piacevano per niente. Andruet era appena stato ingaggiato e mi preavverte dicendo di sparare alto. Se alla Lancia mi davano 15, in Alfa arrivavano a 60 per due anni. Vado da Fiorio con il contratto non ancora firmato e gli domando: 'Tu cosa faresti?' Risposta: 'Chiedigli se vogliono anche un direttore sportivo!'. È stato il colpo di fortuna della mia vita, quello che mi ha permesso di vivere tranquillo. Ma non è stato facile. Alla prima gara in Spagna c'erano dei grandi salti e allora raccomando a Chiti di provvedere perché rischiavamo di spaccare tutto. Per tutta risposta mi dice: 'Ovvia Ballestrieri, c'ha corso per un anno Trombotto e non ha mai spaccato una 'oppa (sta per coppa detto alla toscana)!' All'Elba abbiamo vinto l'unica gara, poi Chiti aveva pensato di montare il motore della Montreal. L'unica gara l'ho fatta io e gli ho subito detto: 'Guardi ingegnere, la macchina va come uno sparo, ma…' Mi ha fermato, non potevi dirgli niente. Però l'Alfetta mi piaceva, si guidava bene".

I traversi ti piacevano, vero?
"Una volta Noberasco mi ha detto: 'È colpa tua se continuo a correre come uno scemo, da quando ti ho visto passare su quei tornanti in controsterzo…'".

E con la Opel?
"Finito con l'Alfa dopo solo un anno vado a vedere un Rally. Mi avvicina il dottor Martinelli della Opel Italia e mi chiede se non facevo più niente. Gli dico che ho concluso la carriera. Avevo anche aperto a Sanremo un negozio di pneumatici. Mi richiamano dopo un po' insistendo. Dico che devo chiedere il permesso a Chiti, perché il mio contratto non è ancora scaduto. Ho quindi corso con la Kadett GTE preparata da Conrero. Era fatta bene, ma era una macchinetta, anche se ho vinto qualche gara."

Come ti trovavi in coppia con Rudy, alias Roberto Dalpozzo?
"Era bravo ed eravamo molto amici. Lo siamo tuttora. Mi faceva anche gli scherzi. Una volta, al Rally di San Marino, era in albergo, in camera con una ragazza. Lui, di Cesena, telefona a casa ma non risponde nessuno. Temendo una improvvisata della moglie prende di corsa le cose della ragazza e le butta nella mia camera. Finita la gara faccio la valigia in fretta per tornare a casa. Il giorno dopo sono al negozio e mi telefona mia moglie: 'Vieni a casa un po' prima dei tuoi figli, per favore.' Arrivo a casa preoccupato, lei apre il mio bagaglio, tira fuori un reggiseno e mi chiede: 'Questo cos'è? E queste mutandine?' Chiama poi Rudy, gli dice che io sostengo che sia roba sua e gli domanda se mi deve credere. 'No, - risponde lui – non credergli!' Che bastardo..."

Che macchina usi adesso?
"Giro con una Panda 4x4, che però è una Panda incazzata."

In che senso, scusa?
"Ho fatto fare un motore con 15 CV in più. La vecchiaia non mi ha fatto passare la voglia."

Si è fatto tardi. Insieme guardiamo vecchie fotografie che lo ritraggono in azione e Francesca gli mostra due bei modellini, uno della Fulvia con cui ha vinto il Sanremo del '72 e l'altro della sua ultima Kadett GTE. Sorride dolcemente, dà un bacio alla sua Dina e ci salutiamo. Ciao vecchio Balestra, a presto. **A**

A fianco, Leo Cella, che ha introdotto Ballestrieri al mondo dei rally, liberandogli il posto alla Lancia dopo la sua scomparsa. Più a destra, Ballestrieri si esibisce nella sua specialità: l'arte del controsterzo.

ADAC Opel Electric Rally Cup

Donne elettrizzanti

Importante presenza femminile nella terza stagione del primo monomarca con auto da rally elettriche, con protagoniste le Opel Corsa Electric da 136 CV

Sono state 9 le donne che hanno occupato finora il sedile del pilota o quello del navigatore di una Opel Corsa Electric. Talvolta dimostrandosi anche molto veloci, come Sarah Rumeau, che ha segnato il miglior tempo nella prima prova speciale della gara di apertura della stagione 2023. Solo quattro anni fa, su consiglio della madre, la ventottenne di Brouzet-lès-Alès, nei pressi di Avignoneè, è salita per la prima volta su un'auto da rally. Da allora, ha continuato a correre, affiancata da Julie Amblard, vincitrice del concorso per navigatori del Rally Jeunes 2018. La coppia Rumeau/Amblard ha festeggiato due titoli nella classifica femminile del Campionato francese rally. Attualmente sono quarte nell'ADAC Opel Electric Rally Cup. Diversa invece la strada seguita dalla sua compagna di squadra, Cindy Gudet, che ha guidato per la prima volta un kart a 14 anni. Poi ha proseguito con gli slalom, prima di diventare la "regina della montagna" francese, vincendo per 5 volte la classifica femminile del campionato transalpino di cronoscalata. La trentaduenne di Bucarest Cristiana Oprea è salita invece per la prima volta su un'auto da rally solo all'età di 21 anni, in qualità di specialista di pubbliche relazioni. Nell'ADAC Opel Electric Rally Cup, Oprea si considera ambasciatrice delle donne nelle corse.

Navigatrici in pole position

"Generalmente le donne sono ben organizzate e riescono a concentrarsi su più cose contemporaneamente", ha spiegato Julie Amblard, la ventinovenne di Digione che proviene da una famiglia di rallisti. Cornelia Nemenich, che ha recentemente festeggiato la sua terza vittoria stagionale nell'ADAC Opel Electric Rally Cup, sottolinea invece altri aspetti: "Una donna è solitamente più piccola e leggera di un uomo, poi la sua voce può poi avere un effetto calmante su alcuni piloti". Ma anche per l'austriaca Christina Ettel l'aspetto psicologico è assolutamente fondamentale. A

Sarah Rumeau

Christiana Ettel

Cornelia Nemenich

Christiana Oprea

La presenza femminile è in crescita nel campionato monomarca rally dedicato alle auto elettriche, anche se il ruolo di navigatore prevale rispetto a quello di pilota.

Sopra, la protagonista del campionato monomarca, equipaggiata con un motore elettrico da 136 CV e 260 Nm di coppia; monta il differenziale autobloccante.

Elisa Klinkenberg trasforma la Corsa Rally Electric in "Art Car"

Il messaggio dell'artista Elisa Klinkenberg chiarisce immediatamente lo spirito della sua creazione: "Mi piaceva l'idea di portare la mia arte su un'auto e trasformarla in una tela con un messaggio chiaro. La Opel Corsa Rally Electric è un'auto guidata nei rally da donne e dimostra che possiamo ottenere molto insieme! Eseguire questa affermazione in modo artistico sulla vettura è stata una sfida entusiasmante".

Designed by Freepik

Per un anno, i neopatentati non possono guidare auto con potenza, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t

1°	2°	3°	4°	5°
Dacia Sandero Streetway	**Kia Picanto**	**Renault Twingo**	**Fiat Panda**	**Mahindra Kuv**

GUIDA ALL?ACQUISTO

Auto per neopatentati: ecco i 10 modelli che costano meno

Quali sono le auto più economiche che i neopatentati possono acquistare? Ecco la classifica dei 10 modelli che costano meno

Con le norme di legge in vigore, i neopatentati sono soggetti a numerose **limitazioni** rispetto agli altri automobilisti, compresa la tipologia di vetture che possono guidare.

L'**articolo 117 comma 2-bis del Codice della Strada** dispone che "ai titolari di patente di guida di categoria B, **per il primo anno** dal rilascio, n**on è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t.** Nel caso di veicoli di categoria M1 (le autovetture fino a nove posti, ndr) si applica un ulteriore limite di potenza massima pari a 70 kW. Per le autovetture elettriche e ibride plug-in, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria".

Per i primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria B non è consentito il superamento della velocità di 100 km/h per le autostrade e di 90 km/h per le strade extraurbane principali.

Tali limitazioni non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo e non si applicano, inoltre, se a fianco del guidatore neopatentato si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore.

Quali sono le auto più economiche che i neopatentati oggi possono acquistare? Ecco la classifica dei 10 modelli che costano meno. **La più economica è la Dacia Sandero Streetway con motore 1.0 SCe 65 CV**. Prezzo: 12.500 euro chiavi in mano nell'allestimento Essential. A

6°
Hyundai i10

7°
Lancia Ypsilon

8°
Renault Clio

9°
Kia Rio

10°
Dacia Duster

Prima in classifica è la Dacia Sandero Streetway 1.0 SCe 65 CV in allestimento Essential

DACIA **SANDERO STREETWAY**

Dacia Sandero Streetway è equipaggiata con motore 3 cilindri di 999 cc a benzina da 65 CV. Cambio manuale a 5 marce. Il prezzo di listino non include il climatizzatore manuale, optional a 510 euro. Il climatizzatore manuale è di serie sull'allestimento più ricco Expression.

PREZZO da **12.500 euro**.

KIA **PICANTO**

Kia Picanto 1.0 12V è equipaggiata con un motore a benzina 3 cilindri di 998 cc e 67 CV. Cambio manuale a cinque marce. Di serie l'allestimento Urban include comandi radio al volante e radio DAB con schermo da 8 pollici e climatizzatore.

PREZZO da **14.300 euro**.

Al secondo posto in classifica c'è Kia Picanto 1.0 12V in allestimento Urban.

Al terzo posto in classifica c'è Renault Twingo SCE 65 CV nell'allestimento Equilibre.

RENAULT **TWINGO**

Renault Twingo SCe 65 CV è l'unica city car a trazione posteriore di questa classifica. Sotto il cofano monta un 3 cilindri a benzina di 999 cc da 65 CV. L'allestimento Equilibre include di serie il climatizzatore automatico.

PREZZO da **15.350 euro**.

Al quarto posto c'è Fiat Panda 1.0 FireFly Hybrid.

FIAT **PANDA**

Fiat Panda 1.0 FireFly Hybrid è equipaggiata con motore 3 cilindri a benzina di 999 cc con tecnologia mild hybrid e 70 CV di potenza massima, accoppiato al cambio manuale a 6 rapporti. La dotazione di serie include il climatizzatore manuale con filtro antipolline.

PREZZO da **15.500 euro**. *(per gli ordini online è prevista una scontistica dedicata)*

MAHINDRA **KUV 100**

Mahindra Kuv 1.2 VVT è un Suv compatto lungo 3,70 metri e sotto il cofano monta un 3 cilindri a benzina 1.2 da 87 CV accoppiato al cambio manuale a cinque rapporti. L'allestimento K6+ include di serie radio DAB con bluetooth, vivavoce integrato e aria condizionata.

PREZZO da **15.645 euro**.

Quinto posto in classifica per Mahindra Kuv 1.2 VVT in allestimento K6+.

Al sesto posto nella classifica delle auto più economiche per i neopatentati c'è Hyundai i10 MPI Connectline, da poco ristilizzata.

HYUNDAI **I10**

Hyundai i10 1.0 MPI è dotata di motore 3 cilindri a benzina di 998 cc con potenza massima di 67 CV. Il cambio è manuale a cinque rapporti. L'allestimento Connectline include di serie cerchi in lega da 15 pollici e climatizzatore.

PREZZO da **16.950 euro**.

Al settimo posto in classifica c'è Lancia Ypsilon 1.0 FireFly Hybrid nell'allestimento Silver.

LANCIA **YPSILON**

Lancia Ypsilon 1.0 FireFly Hybrid è equipaggiata con motore a benzina 3 cilindri di 999 cc con tecnologia mild hybrid e potenza massima di 70 CV. L'allestimento Silver include di serie il climatizzatore manuale con filtro antipolline e comandi radio al volante.

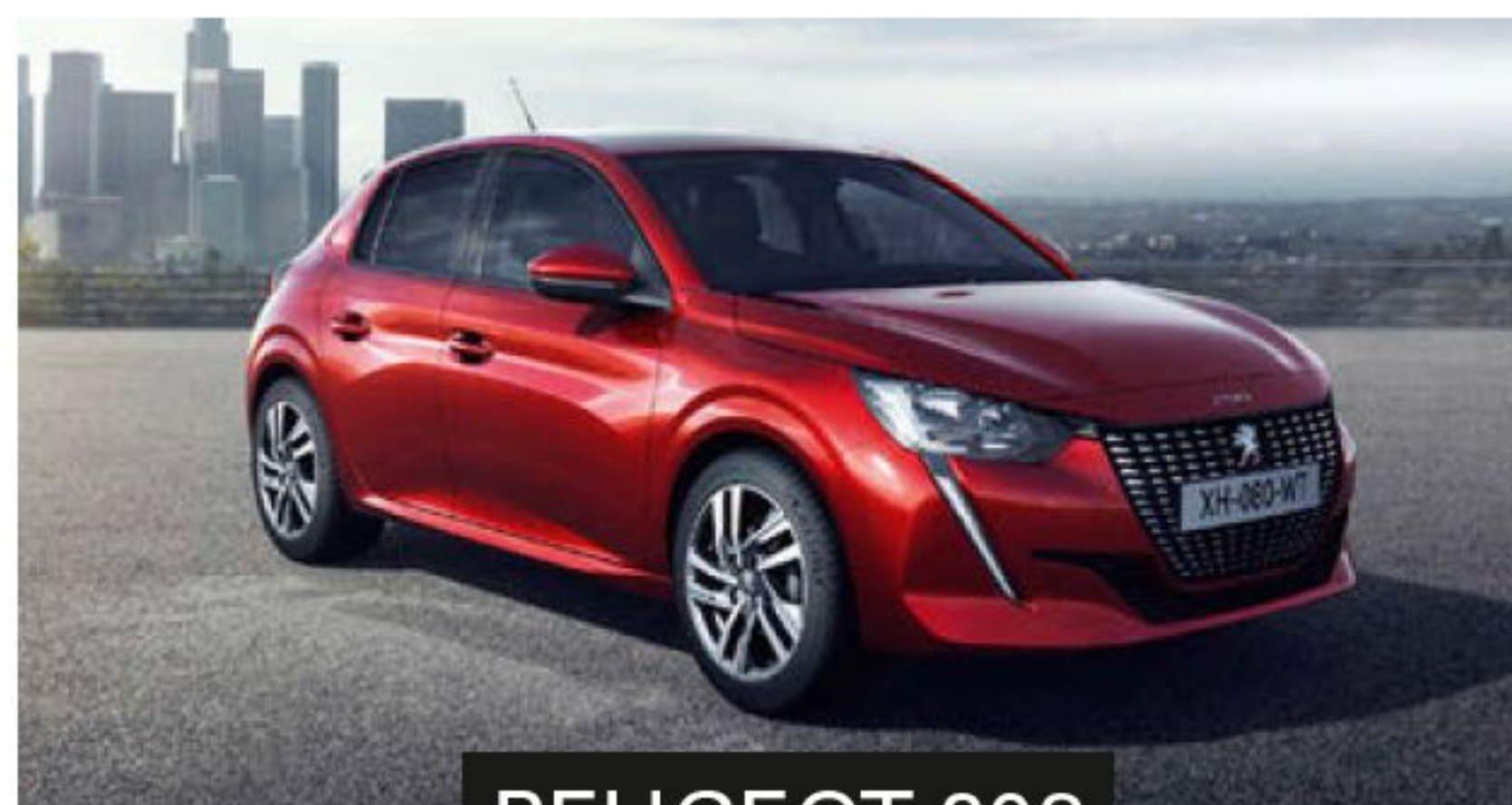
PREZZO da **17.100 euro**. *(per gli ordini online è prevista una scontistica dedicata)*

Neopatentati e auto usate: Fiat 500, Peugeot 208 e Ford Fiesta sono le più indicate

Autohero, lo shop online leader in Europa per le auto usate, ha selezionato le migliori city-car usate adatte ai neopatentati Secondo le indagini effettuate dagli esperti di Autohero, le city car usate preferite dei neopatentati sono Fiat 500, Peugeot 208 e Ford Fiesta in virtù delle loro doti di sicurezza, design e praticità.

FIAT 500

Un'icone di stile

Il primo modello consigliato è la Fiat 500, l'auto che rappresenta la "dolce vita". Estremamente affascinante e pratica, si è fatta strada grazie al suo design vintage ma è sempre rimasta al passo coi tempi anche per merito del restyling a cui è stata sottoposta. Piccola, dalle forme tondeggianti e con uno stile senza tempo, la Fiat 500 può essere a tutti gli effetti considerata un'icona moderna che non passa mai inosservata. Una scelta ideale per chi è alle prime armi e vuole destreggiarsi in città anche grazie alle sue dimensioni compatte. Nel primo trimestre del 2023, la Fiat 500 è stata la seconda auto più venduta nella categoria delle utilitarie di Autohero dopo l'intramontabile Panda.

PEUGEOT 208

Comoda e versatile

Una seconda alternativa per i neopatentati è costituita dalla Peugeot 208 che, grazie alla sua versatilità, è adatta ad ogni tipo di esigenza. La 208 rappresenta la combinazione perfetta per chi sta muovendo i primi passi nella guida. Si trova sul mercato a prezzi accessibili e si adatta senza problemi anche a viaggi fuori dalle mura urbane grazie ad un comfort da auto di classe superiore. Pur rappresentando per certi versi una scelta più razionale rispetto alla 500, propone comunque un design originale, anche nel caso della nuova versione introdotta dal 2019, dal design più sportivo ma non meno elegante.

FORD FIESTA

Facile e sicura

Ultima, ma non per certo per importanza la Ford Fiesta, un'auto particolarmente apprezzata dai neopatentati. Compatta pratica e sicura, è un'ottima alleata quando si tratta di parcheggi, per semplificare la vita ai guidatori meno esperti. La Ford Fiesta è offerta con un'ampia gamma di versioni - dalla sportiva ST-Line alla variante Titanium particolarmente accessoriata - per rappresentare al meglio lo stile del guidatore.

La Fiat 500 è la più ambita per il suo design vintage

Ottavo posto in classifica per Renault Clio SCe 65 CV nell'allestimento Evolution.

RENAULT **CLIO**

Renault Clio SCe 65 CV è equipaggiata con motore 3 cilindri a benzina di 999 cc da 65 Cv di potenza massima. Cambio manuale a cinque rapporti. L'allestimento Evolution include di serie Apple CarPlay e Android auto e climatizzatore.

PREZZO da **17.250 euro**.

KIA **RIO**

Kia Rio 1.2 Gpl è equipaggiata con motore 1.2 a benzina e Gpl da 82 CV. Cambio manuale a cinque rapporti. L'allestimento Urban include nella dotazione di serie radio DAB con schermo da 8 pollici e climatizzatore.

PREZZO da **17.700 euro**.

Al nono posto in classifica c'è Kia Rio 1.2 Gpl 82 CV. nell'allestimento Urban.

Decimo posto per il Suv Dacia Duster 1.0 TCe 90 Cv 4x2 nell'allestimento Essential.

DACIA **DUSTER**

Dacia Duster 1.0 TCe 90 Cv è un Suv con motore 3 cilindri a benzina di 999 cc con potenza massima di 90 Cv. Cambio manuale a 6 rapporti. L'allestimento Essential include nella dotazione di serie il climatizzatore manuale, Hill Start Assistant ed ESP.

PREZZO da **17.750 euro**.

EVENTI

CASA LANCIA

Un altro passo per il Rinascimento

Per troppo tempo dimenticato, il marchio Lancia è finalmente diventata una priorità di Stellantis, che sta compiendo un percorso per rilanciarlo e riportarlo agli antichi fasti. Questo cammino, che è stato nominato Rinascimento Lancia, è iniziato con la presentazione del nuovo marchio, seguito dalla realizzazione della concept car Pu+Ra HPE e ora prosegue con la nascita di Casa Lancia, il primo canale on line di comunicazione esclusivo creato per i 240 venditori italiani dedicati e certificati Lancia. Qui i venditori potranno confrontarsi con la squadra, porre domande e presentare nuove idee in modo da creare una vera e propria community. Questa iniziativa procede di pari passo con la nuova brand experience, dove il cliente è sempre al centro di questo percorso di Rinascimento e viene accolto in un ambiente premium, sia off line, che on line. Sono state infatti realizzate 40 nuove concessionarie italiane, oltre al rinnovato sito internet totalmente rivisto con grande focus sulle vendite on line. Il primo showroom inaugurato a gennaio a Milano ha tracciato la nuova Corporate Identity Lancia, che riflette i quattro i pilastri alla base del piano strategico decennale del marchio: qualità, elettrificazione, sostenibilità e un modello innovativo di vendita che assicura al cliente un'esperienza di acquisto premium, con un chiaro ed evidente tocco di eleganza italiana, in un'alternanza di tonalità chiare e scure e l'impiego di materiali preziosi.
Per garantire un'esperienza sempre più immersiva, una volta entrato nello store, il cliente inizia il suo viaggio alla scoperta del mondo Lancia, tra oggetti di arredo selezionati per offrire un'autentica sensazione di home feeling tipica di una casa italiana, grazie al marchio italiano Cassina. E il tutto valorizzato dalla luce naturale che attraverso le grandi vetrate e mette in risalto le vetture esposte, come fossero bellissime sculture da ammirare in ogni dettaglio.

La concept car Pu+Ra HPE rappresenta il primo passo concreto del Rinascimento Lancia.

Gli store sono concepiti per assicurare un'esperienza sempre più immersiva

A Milano, il primo dei 4 eventi "Make Everyday Extraordinary", ispirato al mondo del Car Wash.

LEXUS

4 eventi pop-up per il lancio di LBX

Si è svolto a fine luglio a Milano il primo dei quattro eventi pop-up per il lancio del nuovo SUV Lexus LBX. "Make Everyday Extraordinary" è il concept di questi appuntamenti, al primo dei quali hanno preso parte VIP e star italiane ed internazionali, tra cui Stefano De Martino, Cristiano Caccamo e Hadise Açıkgöz. L'idea è stata di ispirarsi a un tradizionale Car Wash, ma rivisitandolo in stile Lexus e progettandolo non per le auto, ma per le persone. Gli invitati hanno quindi potuto passeggiare in tranquillità attraversando una serie di strutture, con l'illusione di passare attraverso un getto d'acqua, pur rimanendo completamente asciutti. Nel mix di colori e forme rinfrescanti che si riversano sul pavimento, è stato possibile godere di una sensazione rilassante, come stare all'interno di una macchina in un autolavaggio. Rendendo omaggio alla caratteristica più riconoscibile dell'autolavaggio, Lexus ha ricreato un labirinto sensoriale in una foresta di rulli a grandezza naturale. Lo spazio "Feel" ha permesso agli ospiti di spostarsi tra colonne statiche e in movimento. L'esperienza sensoriale si è conclusa con una bevanda rinfrescante o un classico caffè presso la Lexus Lounge, dove è stato possibile ammirare la nuova Lexus LBX su uno sfondo dinamico composto da materiale fluttuante. Nella seconda metà del 2023, Lexus porterà i suoi eventi pop-up in Europa: The Extraordinary Car Park a Londra, Regno Unito, dal 21 al 23 settembre, The Extraordinary Street Gallery a Madrid, Spagna, dal 26 al 29 ottobre, The Extraordinary Bakery a Parigi, Francia , dal 23 al 25 novembre.

È stato possibile ammirare Lexus LBX davanti ad uno schermo dinamico

AUTOMOBILISMO

Una nuova sezione dedicata ai mezzi alternativi all'automobile classica: a due, tre o quattro ruote

eMOBILITY

FIAT TOPOLINO

Microcar: una panoramica delle più recenti microcar, dalla Fiat Topolino alla Opel Rocks e-TREME **Concept Car:** NSU EP4 è l'erede elettrica della Prinz su base Audi e-tron, mentre Porsche Vision 357 Speedster evoca la mitica 356 in chiave green

MUOVERSI IN CITTÀ

Microcar per tutti i gusti

Dalla Fiat Topolino alla one-off Opel Rocs e-XTREME: l'offerta di microcar si fa sempre più vasta e completa, anche se i prezzi in alcuni casi non sono alla portata di tutti

La Fiat Topolino è soltanto l'ultima nata di una famiglia di vetturette ideate per affrontare le città del futuro, anzi, anche quelle di oggi, visto che le ZTL delle città più grandi hanno già iniziato da tempo a chiudere le porte ai veicoli più inquinanti. Nelle pagine seguenti si può notare quante divagazioni possano essere realizzate partendo dalla stessa base, in questo caso la Citroën Ami, dalla quale sono nate appunto Fiat Topolino, Citroën My Ami Buggy e la one-off Opel Rocks e-XTREME. Discorso a parte invece per quanto riguarda la Microlino, nata da una partnership tra il Gruppo Koelliker con la Micro Mobility System, azienda svizzera di proprietà della famiglia svizzera Ouboter. A

La microcar Fiat è offerta in due varianti: Topolino "chiusa" e Topolino Dolcevita "aperta", entrambe offerte a 9.890 euro.

FIAT TOPOLINO

Il primo quadriciclo elettrico Fiat porta un nome glorioso: Topolino e e richiama subito alla mente la prima Fiat 500, l'auto iconica che ha rivoluzionato il concetto di auto. Prodotta da Fiat dal 1936 al 1955, la Fiat 500, comunemente nota come "Topolino", ha letteralmente inventato l'idea di mobilità per le persone. In realtà si tratta di una rivisitazione della dalla Citroën Ami, i cui tratti distintivi sono costituiti dai fari anteriori circolari che si ispirano all'iconica Topolino del passato, oltre che dall'assenza delle porte, sostituite da corde dallo stile nautico nella versione Dolcevita con il tetto in tela apribile. La versione chiusa può invece essere personalizzata con adesivi a effetto legno sulle porte. Entrambe le varianti sono dotate di un portapacchi posteriore, il Dolcevita Box, un elegante e funzionale fascia in tessuto all'interno della quale è possibile riporre gli oggetti personali e di specchi retrovisori vintage con effetto cromato.

PREZZO da 9.980 euro

Verge Motorcycles è il primo produttore di moto elettriche ad annunciare l'intenzione di utilizzare la rete di ricarica NACS di Tesla

Verge TS è la prima moto con il motore elettrico integrato nella ruota posteriore, priva del mozzo

VERGE MOTORCYCLE

Il processo di elettrificazione procede a ritmo sempre più serrato, sia nel mondo delle auto che in quello delle moto, quindi le sinergie tra queste due realtà diventano determinanti per rendere più fruibili mezzi che al momento sono penalizzati da infrastrutture ancora scarsamente diffuse. Ecco perché la decisione di Tesla di di eliminare tutti i brevetti per il suo standard di ricarica NACS ha immediatamente suscitato l'interesse da parte di Verge Motorcycles per poter utilizzare uno standard molto diffuso negli USA, mercato nel quale Verge Motorcycles ha intenzione di entrare quanto prima. Ricordiamo che Verge TS si è fatta immediatamente notare per il suo design avveniristico, in cui spicca la ruota posteriore senza mozzo, che integra al suo interno il motore elettrico. L'autonomia è di 250 km, che diventano 350 per la versione Pro.

FIAT - TOPOLINO

MICROLINO

OPEL - ROCKS E-XTREME

CITROEN - AMI BUGGY

Offerta con rate da 199 euro, Mircolino propone due allestimenti: Dolce e Competizione

MICROLINO

Lo stile di Microlino è ispirato alle bubble cars degli anni 50, e soprattutto all'indimenticabile Isetta, un'antesignana del concetto di mobilità. Prodotta in Italia presso la sede de La Loggia (Torino), si fa subito notare per lo sportello frontale singolo che dà accesso all'abitacolo per due passeggeri. Lunga soli 2,5 metri, offre un bagagliaio di ben 230 litri. Microlino è il primo prodotto della sua categoria con telaio unibody in acciaio e alluminio, mentre le concorrenti si affidano al telaio tubolare con pannelli in plastica. La velocità massima dichiarata è di 90 km/h, l'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 5 secondi, mentre le batterie disponibili sono tre: Nickel, Cobaltoe Manganese, che consentono autonomie di 91, 177 o 230 km.

PREZZO da 21.090 euro

L'alettone posteriore in fibra di carbonio della Rock e-XTREME è stato ripreso dalla Opel Vectra GTS V8.

OPEL
ROCKS E-XTREME

Opel Rocks e-XTREME nasce dal concorso Design Hack, indetto per dare spazio alla creatività di giovani e designer. È stato vinto da Lukas Wenzhöfer, che ha concepito questa concept car partendo dalla Citroën Ami. Il passo successivo è stato realizzare la versione per la produzione, che rappresenta già una forma di mobilità innovativa, con il suo design non convenzionale a due posti e la possibilità di essere guidata già a partire da 15 anni. L'obiettivo era di trasformare l'esistente quadriciclo elettrico in un mezzo in grado di affrontare anche i terreni più impervi, ma soprattutto capace di suscitare il cosiddetto "effetto wow", quello che secondo molti manca nell'attuale panorama automobilistico e più in generale nel mondo della mobilità. I tratti distintivi di questo progetto sono le ruote sporgenti, i doppi quadrilateri anteriori e il roll bar. Non passa certo inosservato poi l'imponente alettone posteriore in carbonio ripreso della Opel Vectra GTS V8.

Senza porte e con il tetto amovibile: My Ami è l'erede naturale della Mehari, simbolo dell'estate e del tempo libero degli anni Settanta

CITROËN
MY AMI BUGGY

Come concetto si ispira alla Mehari degli anni Settanta, un'auto per il tempo libero che punta tutto sulla praticità. Nel caso specifico, My Ami Buggy si distingue per l'assenza delle porte, per il tetto rimovibile e il colore kaki. A differenziarla dalla versione base provvedono anche i passaruota e i paraurti in plastica nera, oltre ai cerchi dorati. Da segnalare poi la borsa rimovibile al centro del volante per riporre piccoli oggetti di uso quotidiano e l'altoparlante Bluetooth "Ultimate Ears Boom". La produzione è stata limitata a 800 esemplari, che sono andati esauriti dopo 10 ore dall'inizio della vendita online.

PREZZO 10.490 euro

BIRÒ A **PORTOFINO**

Estrima, società da tempo attiva nel settore della micro mobilità urbana, è stata scelta come sponsor tecnico per l'ottava edizione del Concorso Lirico Internazionale di Portofino. I principali attori di questa manifestazione, che ha richiamato cantanti provenienti da 70 diverse nazioni, hanno avuto così la possibilità di conoscere Birò, il più piccolo veicolo elettrico a quattro ruote, grazie a uno speciale stand allestito per l'occasione al molo Umberto I di Portofino.

AMI IN SERVIZIO AL PORTO DI GENOVA

Citroën Ami entra a far parte del parco mezzi operativi della società San Giorgio del Porto a Genova. San Giorgio è un'azienda leader nel settore delle riparazioni e conversioni navali, che ha acquistato 10 Ami per sostituire i veicoli con alimentazione convenzionale, dando così il via ad un processo di ammodernamento della propria flotta, oltre che di transizione energetica.

CONCEPT CAR

La EP4 celebra 150 anni di NSU

Un team di 12 apprendisti ha elettrificato una Prinz 4L del 1971 per celebrare i 150 anni di NSU. Il powertrain è quello dell'Audi e-tron da 204 CV

Ci sono tanti modi per festeggiare un compleanno, ma quello identificato da un team di tirocinanti dei corsi di meccatronica, modelleria, meccanica applicata e verniciatura è davvero fuori dagli schemi. È vero che il traguardo dei 150 anni di NSU rappresenta un evento a dir poco unico, ma partire da una Prinz 4L del 1972 e sostituire il suo bicilindrico a benzina da 30 CV con un motore elettrico da 240 CV preso in prestito dall'Audi e-tron e alimentato dal una batteria di derivazione Audi Q7 TFSI è una mossa in grado di attirare anche il più distratto degli appassionati. Certo, chi ama le auto storiche probabilmente inorridirà di fronte a questo curioso ibrido, ma bisogna ammettere che l'abbinamento tra i tratti stilistici identificativi della NSU Prinz e i parafanghi bombati, le ruote larghissime e il generoso spoiler posteriore dà origine a un'auto che di personalità ne ha da vendere. A

PIATTAFORMA DERIVATA DALL'AUDI A1

E dire che la sua piattaforma si basa su un pianale di derivazione Audi A1, inclusi i freni e le sospensioni, mentre la carrozzeria è stata ampiamente modificata con un evidente allargamento delle carreggiate. I passaruota sono stati progettati con il supporto di Audi Design e realizzati grazie alla stampa 3D, mentre le batterie si trovano sotto il cofano anteriore, esattamente dove la NSU Prinz 4 alloggiava il serbatoio della benzina. Uno dei più grandi problemi delle auto elettriche riguarda lo smaltimento del calore, per questo la EP4 presenta un'ampia presa nella sezione inferiore del paraurti, oltre a una generosa feritoia in corrispondenza del cofano anteriore. Una doverosa citazione merita infine il cofano posteriore in posizione semiaperta, una scelta sì funzionale, ma anche evocativa delle vetture da corsa su base NSU Prinz 1000.

Sopra, la Prinz 4L del 1972 accanto alla sua interpretazione in chiave futuristica. Al posto del 2 cilindri da 30 CV c'è un motore elettrico da 240 CV.

LANCIA PU+RA HPE: TURNÉ EUROPEA

Lancia Pu+Ra HPE rappresenta il manifesto del 100% elettrico del marchio Lancia per i prossimi 10 anni, che Stellantis ha voluto promuovere con questa concept perfettamente funzionante. L'auto è impegnata in un tour che toccherà i 6 paesi europei coinvolti nel processo di internazionalizzazione del brand, che dal 2026 presenterà solo modelli 100% elettrici.

MG EX4: IN SOGNANDO LA METRO 6R4

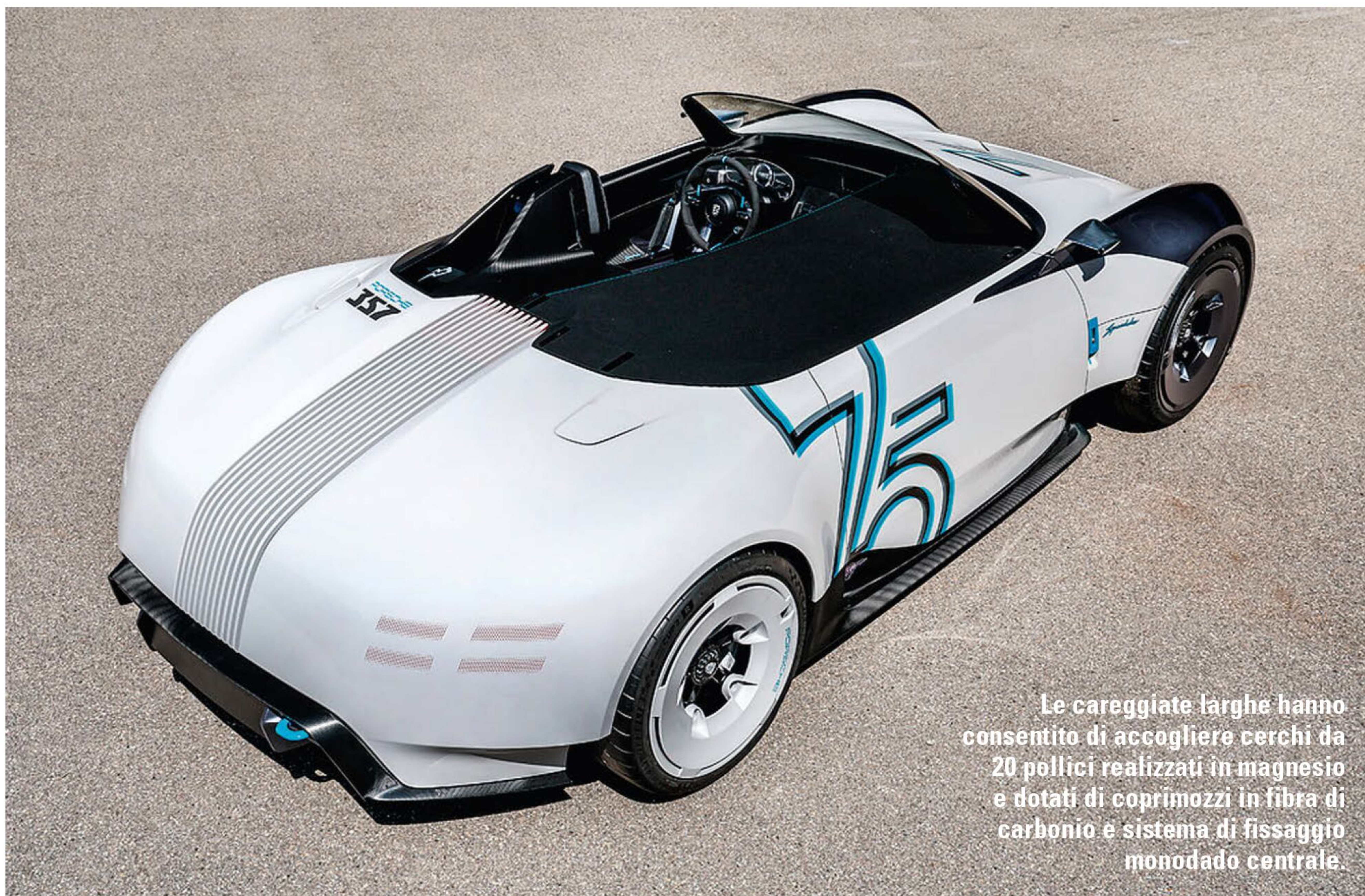
Il marchio MG compie 40 anni e, per celebrarli e sottolineare il suo passato sportivo, ha realizzato una concept car completamente elettrica prendendo spunto dalla Metro 6R4 da rally degli anni Ottanta. Progettata dal team MG del SAIC Design Advanced di Londra, che ha svolto un ruolo chiave nella creazione della nuova MG Cyberster, è accreditata di 435 CV e 600 Nm.

CONCEPT CAR

L'erede della Porsche 356

Presentata al Festival of Speed di Goodwood, la Vision 357 Speedster è una concept completamente elettrica basata sulla 718 GT4 e-Performance da corsa. Si rifà alla Porsche 356

Vision 357 Speedster nasce per celebrare il primo modello della Casa di Zuffenhausen e, proprio come nel caso della sua antenata, è stata presentata sia in configurazione coupé che cabriolet. L'ultima arrivata, la Speedster per essere precisi, è basata sulla tecnologia già utilizzata dalla 718 Cayman e-performance: associa quindi i motori elettrici e il pacco batteria della Mission R con il telaio della 718 GT4 Clubsport.
L'estetica è fortemente caratterizzata dal piccolo parabrezza in stile 356 Speedster, con la parte destra del posto guida coperto da un tonneau come nel caso delle barchette del passato, mentre il roll-over in fibra di carbonio immediatamente dietro l'abitacolo presenta una bombatura in corrispondenza del pilota che fa quasi sembrare sospeso il poggiatesta **A**

La colorazione bicolore di questa concept evoca le sportive del passato, mentre un chiaro richiamo alla 356 è fornito dalla griglia che percorre l'intero cofano posteriore. La scritta 75 celebra 75 anni di sportive Porsche.

Le careggiate larghe hanno consentito di accogliere cerchi da 20 pollici realizzati in magnesio e dotati di coprimozzi in fibra di carbonio e sistema di fissaggio monodado centrale.

INTERNO SEMPLICE MA TECNOLOGICO

L'abitacolo ha un look molto moderno, è ridotto all'essenziale e completamente incentrato sul pilota, a partire dalla posizione di guida, con il sedile monoscocca in materiali compositi dalla conformazione avvolgente e posizionato il più vicino possibile a terra. Minimalista anche il rivestimento in un tessuto tecnico preso in prestito dal mondo delle corse, da cui provengono anche le cinture di sicurezza a sei punti. Il piccolo quadro strumenti digitale si trova immediatamente sopra il piantone dello sterzo e il suo aspetto minimalista è sottolineato dalla sottile lente trasparente.

L'elemento dominante dell'abitacolo è la fibra di carbonio, presente ovunque. Particolare anche i volante, dal design tipicamente Porsche ma con alcuni dettagli inediti.

Tutti i modelli hanno il telaio in fibra di carbonio disponibile in sei misure

Le nuove bici BMW offrono cambio a 12 rapporti e freni a disco a comando idraulico. Tutte le versioni possono essere arricchite dalla pedalata assistita con motore elettrico integrato nel mozzo ruota posteriore. Il sovrapprezzo rispetto alle bici convenzionali è di 3.000 euro.

Urban, a sinistra, ha un prezzo di 4.999 euro, mentre Road (a fianco) è offerta 5.999 euro. Sulla destra, il modello Gravel (4.999 uro).

BMW **EXPLORO URBAN**

BMW **EXPLORO ROAD**

eBIKE

BMW EXPLORO

Tecnica e design

BMW si affaccia al mondo delle bici con 3 modelli per soddisfare le più disparate esigenze: gravel, road e urban, tutte offerte anche in versione con pedalata assistita

Strada, sterrato e tempo libero. Sono questi i temi affrontati da BMW in collaborazione con 3T Bike per realizzare una bici in grado di soddisfare queste tre diverse esigenze. Entrando nel dettaglio, il modello Road, destinato appunto alle strade asfaltate, adotta ruote in fibra di carbonio da 28 pollici, pneumatici Panaracer GravelKing Slick tubeless ready, reggisella aerodinamico con sella Selle Italia e il classico manubrio da bici da corsa in fibra di carbonio. Da segnalare poi che la versione Road electric promette un notevole risparmio di peso rispetto alle sue "sorelle" elettrificate grazie alla batteria più piccola (poco meno di 250 Wh), ma offre anche un'autonomia leggermente inferiore. Gravel è invece la proposta per gli amanti dello sterrato, con ruote in alluminio da 27,5 pollici e pneumatici Pirelli Cinturato Gravel, reggisella in fibra di carbonio, sella Selle Italia Model X Superflow e anche in questo caso al manubrio da bici da corsa in fibra di carbonio per consentire anche escursioni su strade asfaltate. Il modello a pedalata assistita adotta un motore integrato nel mozzo alimentato da una batteria da 350 Wh. Per chi cerca una soluzione a due ruote per il pendolarismo, lo shopping e il tempo libero, BMW Exploro Urban è la scelta ideale: abbina infatti alle ruote in alluminio da 27,5 pollici, il manubrio il piatto e una comoda sella Brooks Cambium. La versione elettrica eccelle anche sulle distanze più lunghe grazie all'efficiente assistenza alla pedalata fornita dal motore al mozzo Mahle X20 con batteria da 350 Wh. A

BMW **EXPLORO GRAVEL**

AUTOMOBILISMO

Prime impressioni di guida delle novità di mercato, prove su strada e curiosità del mondo auto

PRODOTTO

AUDI RS e-tron GT

Abarth 500e in prova la nuova compatta dello Scorpione
Design Abarth 500e come nasce il look della 500e
Audi RS e-tron GT pregi e difetti della prima elettrica Audi marchiata RS **Kawasaki Mule PRO-MX** la proposta della Casa giapponese per affrontare i percorsi più impervi

PRODOTTO

L'elettrica della discordia

Sullo spunto è rapidissima, ma in allungo ci vorrebbe qualche CV in più per competere con la Abarth a benzina

PROVA

ABARTH 500e Turismo

Un'Abarth elettrica? Per molti un controsenso, per altri un'auto inutile, ma c'è anche chi la considera un inevitabile segno del progresso. Scopriamo insieme pregi e difetti di una delle sportive più discusse del momento

di Fabio Suvero

VELOCITÀ MASSIMA	ACCELERAZIONE 0-100 KM/H	AUTONOMIA MEDIA	PREZZO
155 km/h	7,0 secondi	253 km	42.650 euro

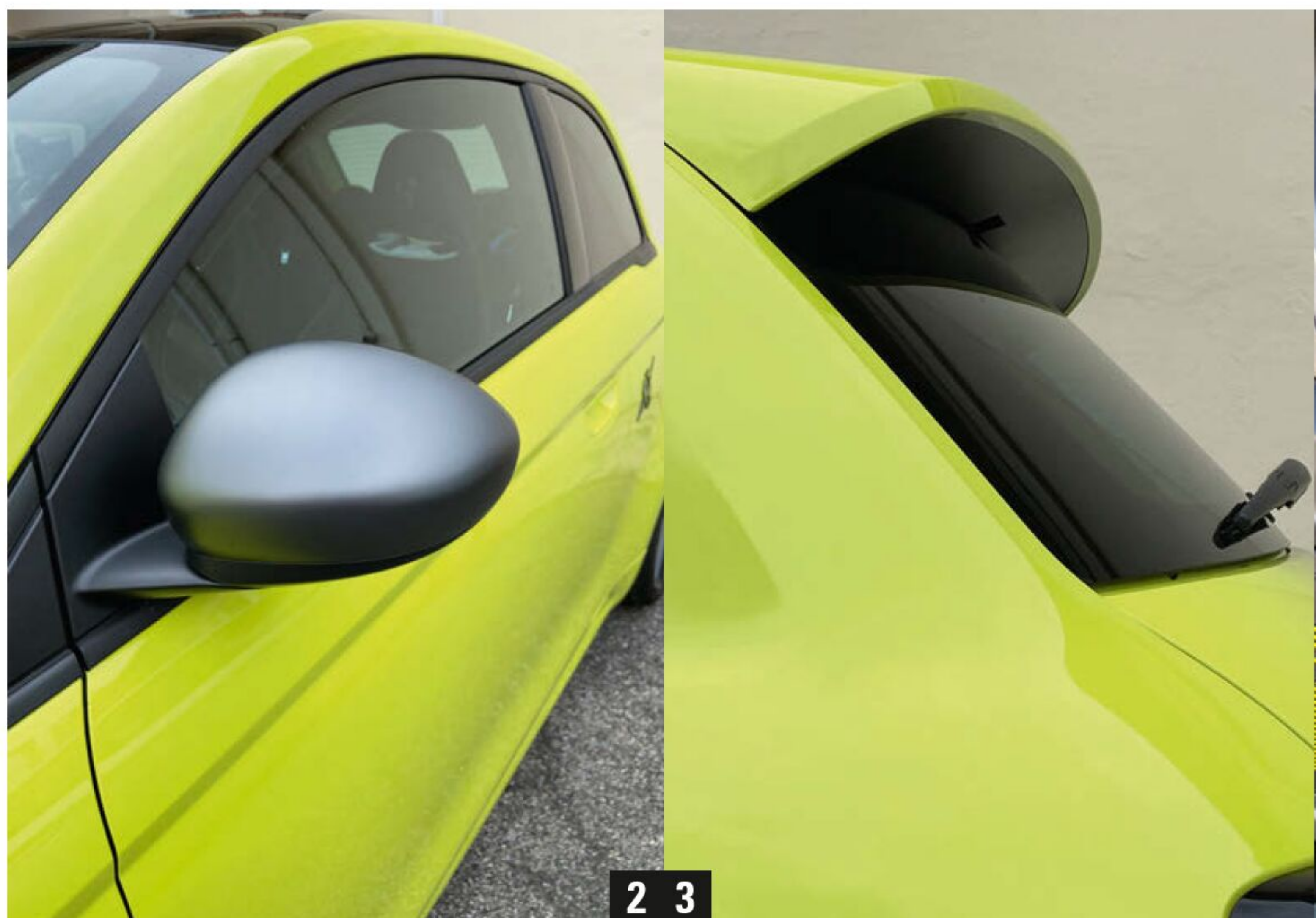
Splitter frontale (1), gusci degli specchietti satinati (2) e spoiler sopra il lunotto (3) identificano la Abarth.

1

2 3

Perché sì, perché no...

Devo ammettere che la notizia di un'Abarth elettrica mi ha turbato, e non poco… Sia perché la Casa dello scorpione si è fatta largo negli anni 60 grazie alle marmitte ideate da Karl Abarth per esaltare prestazioni e sound degli scoppiettanti bicilindrici della Fiat 500, ma anche perché possiedo una 595 Turismo, a cui ho immediatamente montato lo scarico Record Monza. Grazie ai social mi sono subito accorto di essere in buona compagnia nel nutrito coro dei critici, ma come sempre, per parlare con cognizione di causa, le auto vanno provate, e soprattutto non bisogna mai dimenticare che il mercato è composto da persone con diverse esigenze, che puntualmente i costruttori cercano di soddisfare. Ricordo quanto presentarono la Ferrari California e il mio primo pensiero fu: "Questa per me non è una Ferrari". La risposta del marketing della Casa di Maranello fu lapidaria: "Siamo alla ricerca di nuovi clienti, quelli che oggi non comprano una Ferrari perché troppo scomoda e vistosa, però i modelli estremi a motore centrale li produciamo ancora e continueremo a produrli in futuro". Oggi mi sembra un po' di rivivere la stessa situazione, anche perché le Abarth con il motore termico sono ancora in vendita, e chi non vuole rinunciare alle caratteristiche che le hanno fatte tanto apprezzare dal pubblico, fortunatamente può ancora sceglierle. Quindi, prima di andare a sviscerare i pro i contro di quest'auto di grande rottura con il glorioso passato del marchio Abarth, voglio arrivare al dunque: secondo me l'errore più grave è paragonare due auto dall'indole diversa e destinate a clienti diversi. Credo che chi possiede una 595 o una 695 difficilmente passerà alla 500e, a prescindere dal sound artificiale o dalla dichiarazione della Casa che nel passaggio da 20 a 40 km/h l'elettrica sia più rapida del 50% della termica... Viceversa, chi cerca un'elettrica per brevi spostamenti ma vuole anche divertirsi e distinguersi, oggi non ha molte alternative: la nuova Abarth potrebbe essere la soluzione giusta, a patto di essere disposti a spendere 40.000 euro abbondanti, anche se questa è tuta un'altra questione.

SCHEDA TECNICA

MOTORE

Elettrico a magnete permanente, anteriore trasversale, potenza max 155 CV (113,7 kW), potenza media dopo 30 minuti di uso continuo 64 CV (47 kW) coppia max 235 Nm

L'allestimento Turismo propone di serie le ruote da 18". Sotto, la pinza del freno anteriore a singolo pistoncino (4), identica a quella della Fiat 500e. La presa di ricarica (5) è predisposta per le colonnine Fast.

4 5

TRASMISSIONE

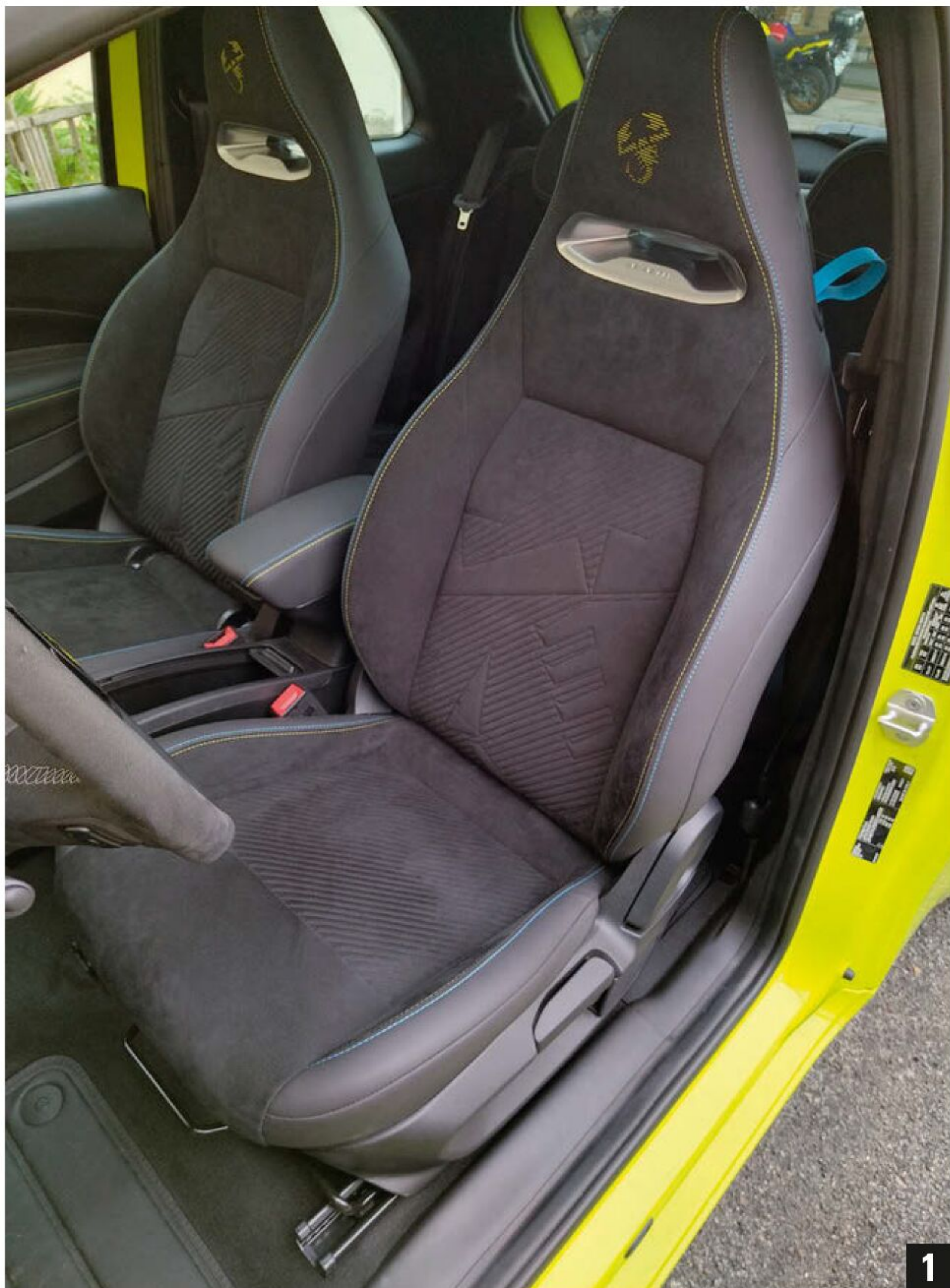
Trazione anteriore, cambio monomarcia

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza 3.673 mm, larghezza 1.682 mm, altezza 1.518 mm, passo 2.322 mm, peso in ordine di marcia 1.410 kg, misure pneumatici 205/40 ZR 18, capacità bagagliaio 185/550 litri, capacità batteria agli ioni di litio 42,2 kWh

Sotto, il quadro strumenti cambia grafica a seconda del programma di guida. Nel settaggio Turismo, la potenza è limitata a 136 CV e la coppia a 220 Nm, mentre Scorpione Street e Scorpione Track sono full power e si differenziano nell'entità del recupero di energia in rilascio: in Street è massimizzata per guidare senza usare quasi mai il freno, in Track l'auto è invece più scorrevole.

Lo sblocco della porta avviene attraverso un pulsante sulla maniglia, ma c'è anche una levetta meccanica da usare in caso di emergenza.

Un nastrino azzurro molto racing consente di sbloccare lo schienale per reclinarlo.

I dettagli che fanno la differenza

La porta che si apre premendo il pulsantino dietro la maniglia mi fa capire che questa non è la Abarth analogica a cui sono abituato, ma non appena raggiungo il posto di guida, l'effetto nostalgia svanisce immediatamente. Già, perché l'assurda posizione di guida in stile furgoncino, con il sedile lontano un chilometro da terra e il volante inclinato, e che non si può neanche regolare in profondità, sono fortunatamente da relegare nell'album dei ricordi. Certo, la mia cara leva del cambio con il pomello in metallo e il pedale della frizione qui non ci sono proprio, e ammetto che i pulsantini per inserire la marcia avanti e la retromarcia li trovo un po' fuori luogo su un'auto pensata per chi ama guidare, ma devo sempre ricordare la mia appartenenza all'era analogica, quindi me ne faccio presto una ragione. Più che altro, pensando ai giovani che vivono di videogiochi e playstation, un paio di paddles dietro il volante li avrei apprezzati: è vero che un'elettrica non ha il cambio, ma alcune li usano ugualmente per modificare in tempo reale la quantità di recupero di energia in rilascio, e su un'Abarth secondo me non ci sarebbero stati affatto male. In compenso ci sono una serie di graditi dettagli che differenziano la Abarth dalla 500 marchiata Fiat: la bellissima Alcantara che riveste sedili e plancia, oltre a parte di un volante che è un vero e proprio piacere impugnare. Integra una serie di comandi che richiedono un po' di abitudine prima di essere utilizzati istintivamente, ma l'assistente vocale è sempre pronto ad aiutarti nelle operazioni più comuni, non solo nell'impostare la meta del sistema di navigazione, ma anche, per esempio, per regolare il climatizzatore. Comodo nell'uso quotidiano il portaoggetti aperto sotto lo schermo del sistema multimediale dotato di ricarica wireless, ma non è da meno, sempre in termini di funzionalità, l'accogliente vano ricavato sotto il bracciolo.

1

2

3

4

5

I sedili (1) sono molto meno rialzati rispetto alla Abarth con motore termico. Dietro le razze del volante (2) ci sono i comandi della radio; avremmo preferito i paddles per modificare la quantità di recupero di energia in rilascio. Abbastanza antiestetiche le piastrine in metallo in corrispondenza dello schienale posteriore (3). Le regolazioni del sedile (4) consentono di registrare l'inclinazione dello schienale (a scatti) e l'altezza del cuscino. Sul tunnel (5), ci sono i comandi per regolare il volume dell'impianto audio e selezionare i programmi di guida, oltre al pulsante del freno di stazionamento.

Seduta più vicina a terra e volante più verticale e regolabile anche in profondità: finalmente una posizione di guida come si deve

Divertente l'assetto, meno il motore

Sorvolerei sul fatto che secondo la Casa, l'Abarth elettrica è più rapida della termica, senza peraltro precisare quale versione, nelle riprese da 20 a 40 km/h e da 40 a 60 km/h, anche perché spunti a velocità così basse non sono certo significativi per un'auto sportiva o presunta tale, così come preferisco non commentare la velocità massima di 155 km/h della 500e, un dato da dimenticare anche nell'era del politically correct e dell'esasperazione del concetto di ecologia. Più che altro colpisce quanto la nuova nata sia pronta nelle risposte, ma questo vale anche per la Fiat 500e e per qualsiasi altra auto equipaggiata con un motore che sprigiona tutta la coppia disponibile non appena inizia a girare. Il brutto è che tutte queste auto hanno lo stesso tipo di erogazione, differenziandosi solo nella quantità di CV e Nm, peraltro non eclatante tra a Abarth e la 500 marchiata Fiat. Quello che invece colpisce è quanto la 500 sia migliorata a livello telaistico. È vero, non ci voleva molto considerando che il pianale della 500 termica è condiviso con la Panda, ma di fatto la nuova nata ha un appoggio e velocità di percorrenza sconosciute al modello precedente. Anche il rollio è molto contenuto e la stabilità è di gran lunga migliore, non solo nei trasferimenti di carico, ma anche nelle frenate più intense, quando la coda "ballerina" del modello con motore termico infonde una poco rassicurante sensazione di instabilità e insicurezza. Poi c'è lo sterzo, molto più comunicativo e capace di trasmettere al pilota le condizioni di aderenza dei pneumatici anteriori, meno inclini a divagare dalla traiettoria impostata e gestiti da un'elettronica più puntuale, ma anche in questo caso non disattivabile. E l'autonomia? Direi che 200 km abbondanti reali con un utilizzo misto siano assolutamente a portata di mano, basta solo non farsi prendere troppo dal gusto di affondare il pedale destro e sentire quella risposta corposa e immediata che si contrappone al turbo lag delle Abarth con motore termico sovralimentate con turbocompressore Garrett 1446. Che ripagano però con gli interessi non appena l'ago del manometro del turbo schizza oltre 1 bar e appagano l'orecchio con un sound molto più variegato rispetto a quello generato artificialmente con un crescendo poco ritmato a causa dell'assenza del cambio. L'ho attivato all'inizio per curiosità, poi ho preferito il sibilo del motore elettrico, che trovo più identificativo e meno invadente e monotono a velocità costante.

Passo più lungo e carreggiate allargate la rendono più efficace in curva rispetto alla 595 a benzina, ma sul dritto la 500e non ha stessa grinta

La batteria sul pianale abbassa il baricentro a vantaggio della guidabilità, ma pesa la bellezza di 294,3 kg

Il motore è sempre anteriore trasversale, ma non ci sono più pistoni, bielle e valvole!

Il simbolo dello scorpione elettrificato fa subito capire che si tratta di una Abarth diversa, anche nel sound...

DOTAZIONI

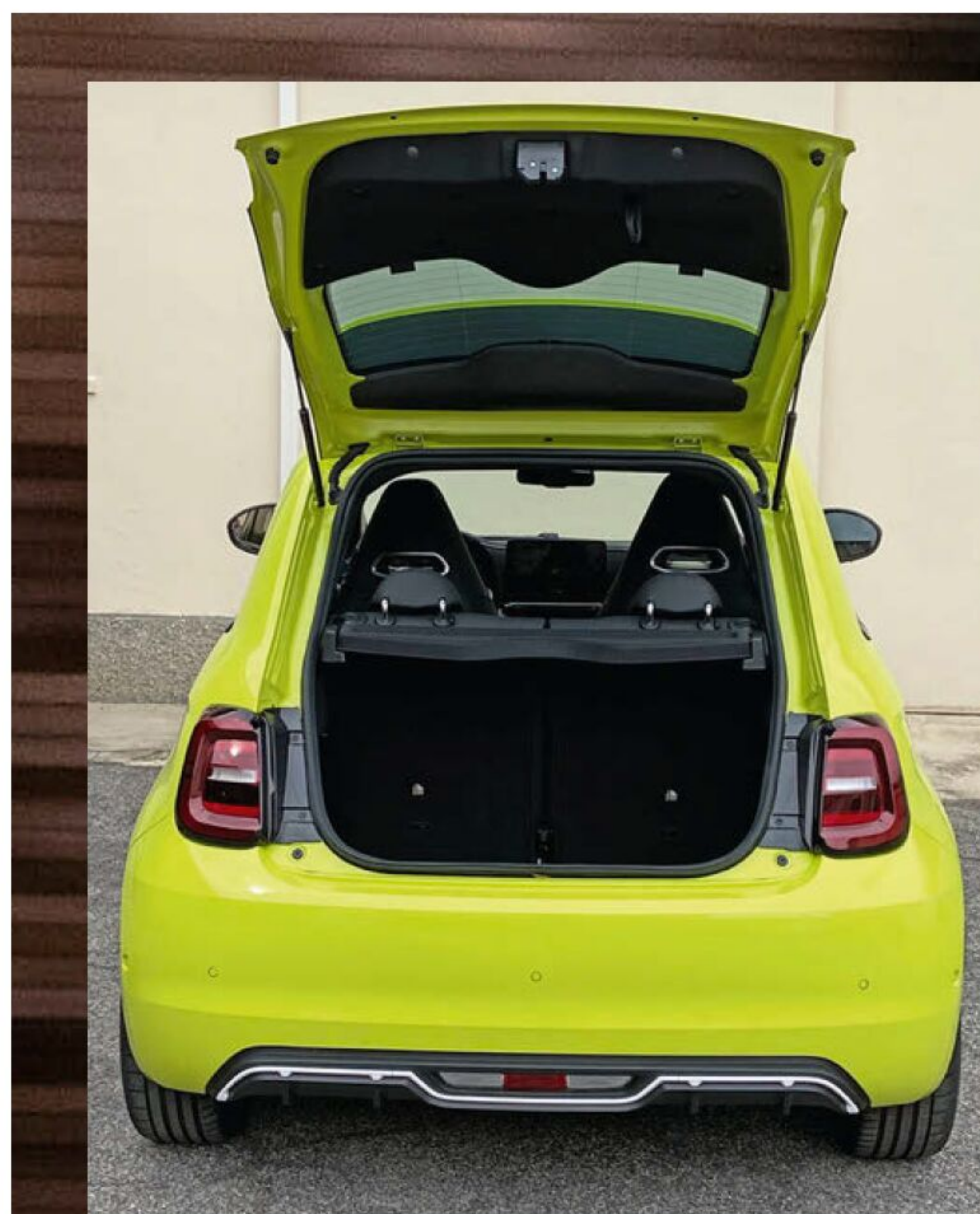
DI SERIE

- Bracciolo centrale con vano portaoggetti
- Caricatore Wireless per smarthphone
- Cavo di ricarica MODE3
- Cerchi in lega da 18 pollici diamantati
- Cristalli oscurati
- Digital Audio Broadcast
- ESP + ASR/MSR, HBA, Hill Holder
- Fari full LED
- Fari full Led con illuminazione Coast to Coast
- Fascia plancia rivestita in Alcantara
- Freno di stazionamento elettrico
- Lane control (lane departure warning + lane keeping assist)
- Porta USB A+C su console centrale
- Quadro strumenti digitale TFT da 7'' a colori
- Sbrinamento elettrico parabrezza retrovisore
- Sedili anteriori riscaldabili
- Sedili sportivi in Pelle ed Alcantara
- Sensori di parcheggio anteriori e posteriori
- Sistema Audio Premium JBL
- Sound Generator
- Specchietto retrovisore interno elettrocromico
- Tetto in vetro fisso
- Volante sportivo a 3 razze in Pelle ed Alcantara

ACCESSORI A RICHIESTA

- Cavo di ricarica MODE2 **200 euro**
- Vernice speciale **700 euro**

Cabrio senza sovrapprezzo

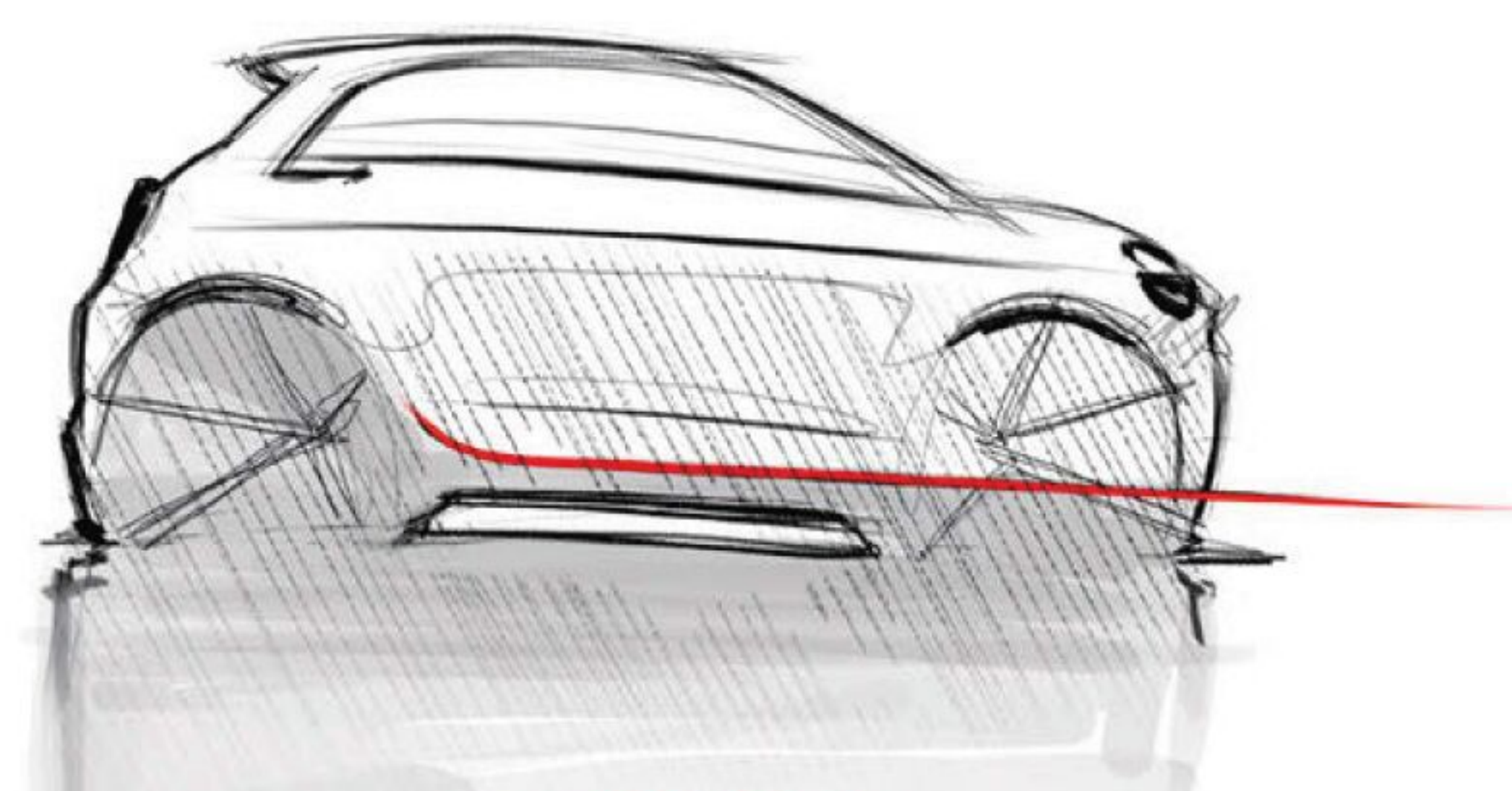
La Abarth 500e, oltre che nell'allestimento Turismo dell'esemplare di questa prova, è offerta anche in versione per così dire base, al prezzo di 37.950 euro e con una dotazione che non comprende, per esempio, i cerchi da 18 pollici, il rivestimento interno in pelle e Alcantara, l'impianto audio JBL, la telecamere posteriore e i sensori di parcheggio anteriori e posteriori. La versione Cabrio, ovvero quella con il tetto in tela apribile elettricamente, è per ora offerta allo stesso prezzo di quella chiusa. Comune a tutte è il sistema di ricarica rapida da 85 kW, che consente di raggiunge l'80% dell'autonomia in soli 35 minuti, oppure di accumulare una riserva di energia sufficiente per il fabbisogno giornaliero di chilometri (circa 40 km) in un tempo di circa 5 minuti. Partner ufficiale della Nuova Abarth 500e è Free2move eSolutions con la sua app eSolutions Charging. Essa propone più di 450.000 punti di ricarica in tutta Europa, che possono essere trovati e utilizzati con pochi semplici clic. **A**

L'entità del recupero di energia in rilascio varia a seconda del programma di guida scelto, ed è minima in Scorpione Track

Il ridotto sviluppo in altezza del motore elettrico contribuisce all'abbassamento del baricentro per rendere più efficace il comportamento in curva. Il Sound Generator non restituisce lo stesso coinvolgimento dello scarico Record Monza della Abarth a benzina, anche perché l'assenza del cambio rende il sound abbastanza monotono e poco gradevole quando si viaggia a velocità costante.

PIACE

- Risposta immediata ai comandi dell'acceleratore
- Assetto reattivo e con poco rollio
- Posizione di guida molto migliorata rispetto al passato

NON PIACE

- Prezzo elevato anche al netto di eventuali incentivi
- Poca grinta al crescere della velocità
- Autonomia limitata sfruttando tutta la potenza

DESIGN

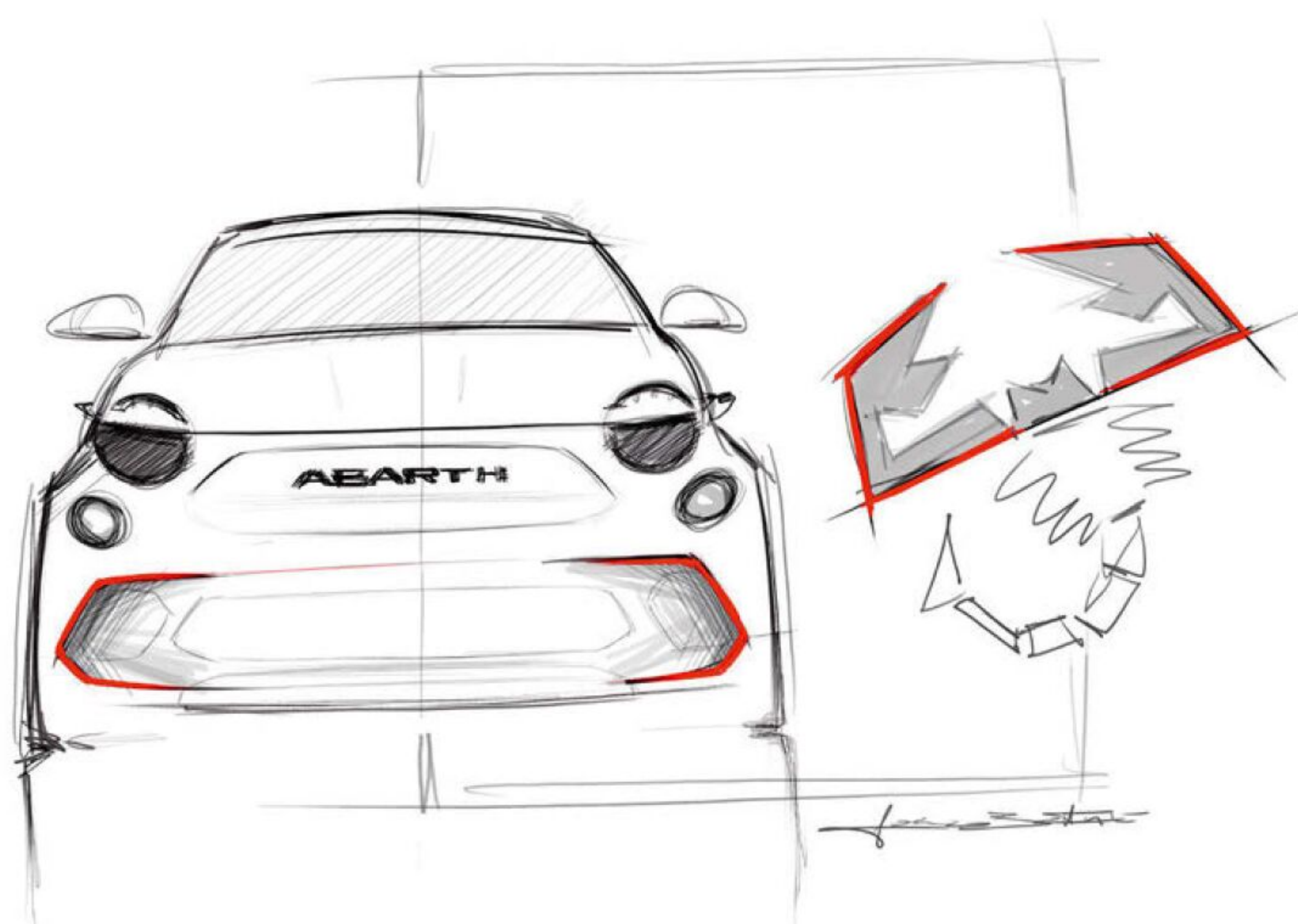
ABARTH 500e

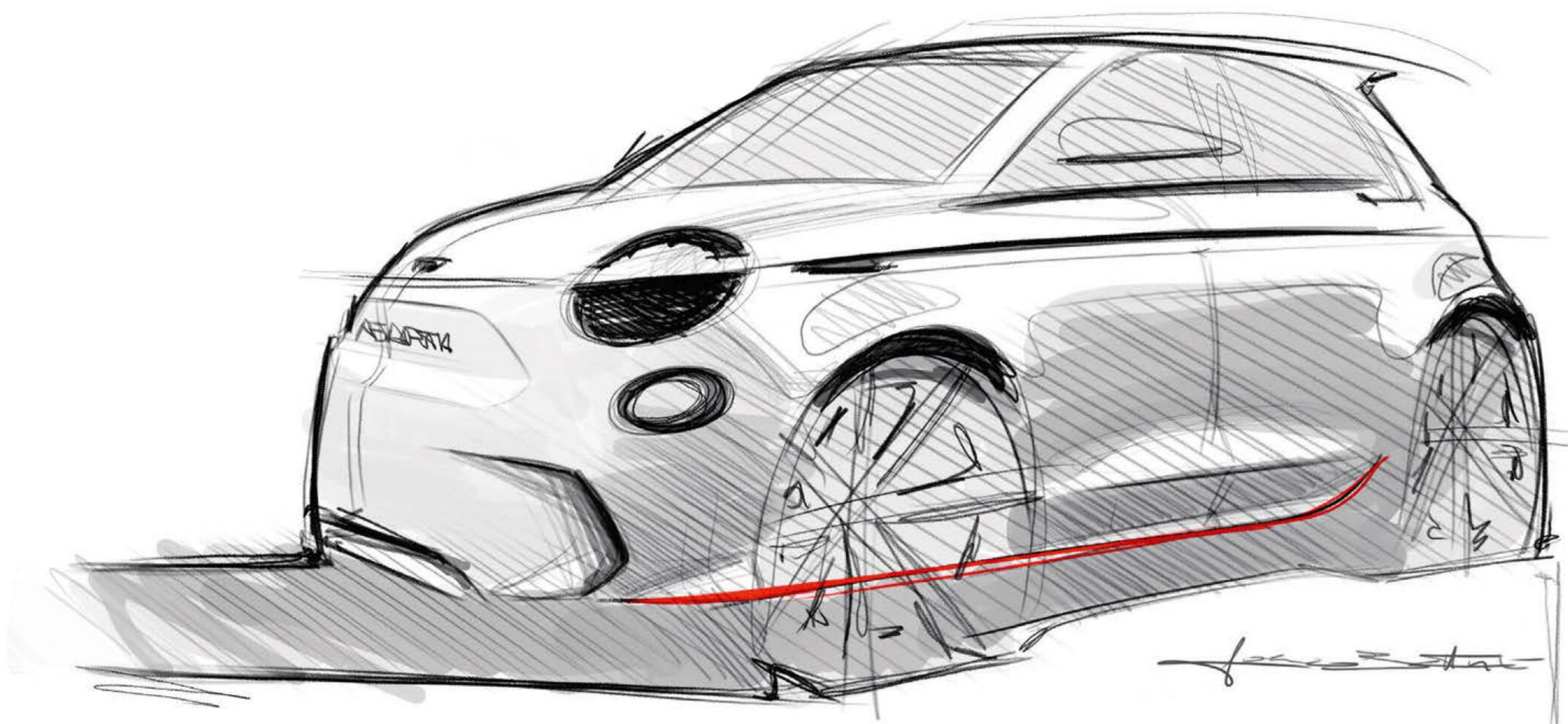
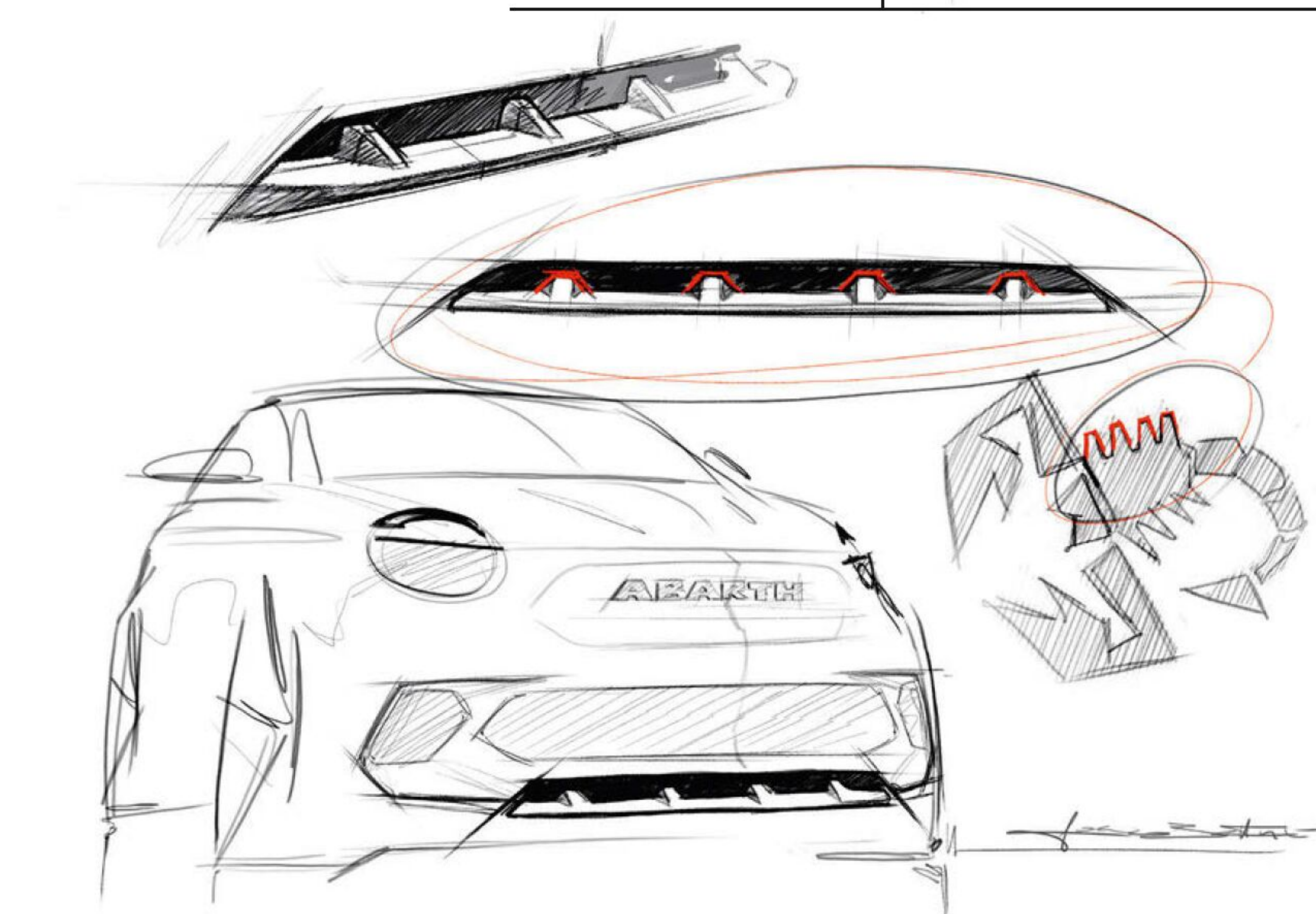
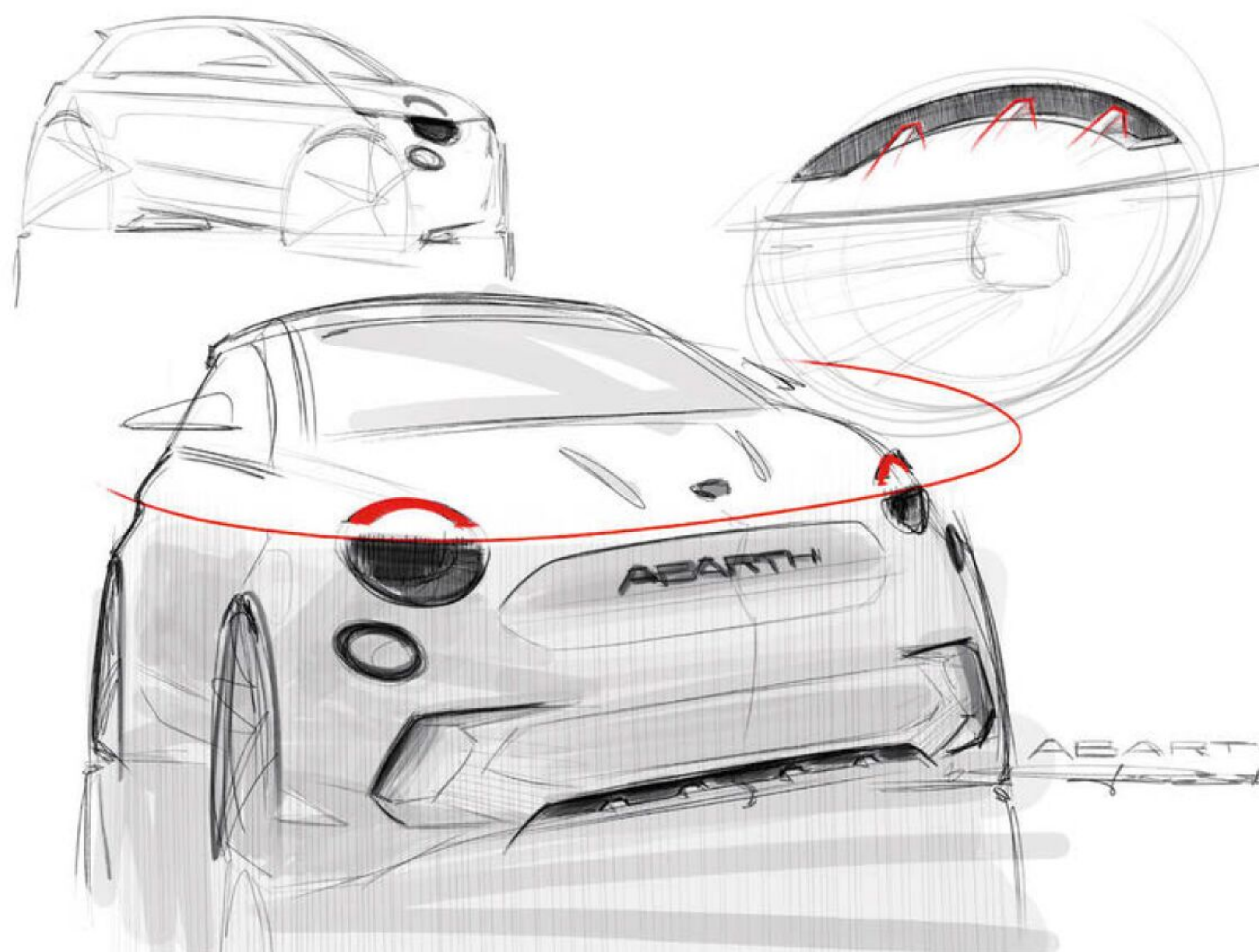
Lo scorpione protagonista

Un viaggio nel mondo del design per scoprire come è nata la prima Abarth elettrica, che prosegue una storia nata dalla passione di Karl Abarth

Dopo aver evidenziato pro e contro della nuova Abarth 500e, ci addentriamo nell'analisi del suo design, cercando di comprendere il motivo di alcune scelte stilistiche adottate per differenziarla dallo stesso modello marchiato Fiat da cui la nuova Abarth è nata. Un'auto, come già anticipato, di netta rottura con una tradizione iniziata nel 1949 dalla passione del geniale Karl Abarth. Nato a Vienna nel 1908 sotto il segno dello scorpione, Karl sceglie il suo segno zodiacale come simbolo della Abarth & C, ed è proprio dalla forma di questo animale che hanno origine gran parte degli elementi del design della 500e. Il profondo cambiamento del tipo di motorizzazione ha spinto quindi i designer a ridisegnare il logo dello scorpione per comunicare questa grande trasformazione: da ciò che Abarth ha sempre rappresentato nella sua lunga storia, alla sua nuova natura completamente elettrica. Quindi il nuovo stemma non è solo una firma, ma rappresenta l'unione di prestazioni e innovazione, divertimento e sostenibilità secondo i designer del Centro Stile. Che hanno iniziato questo impegnativo lavoro partendo dal motto: "Prendere la bestia per gli artigli"

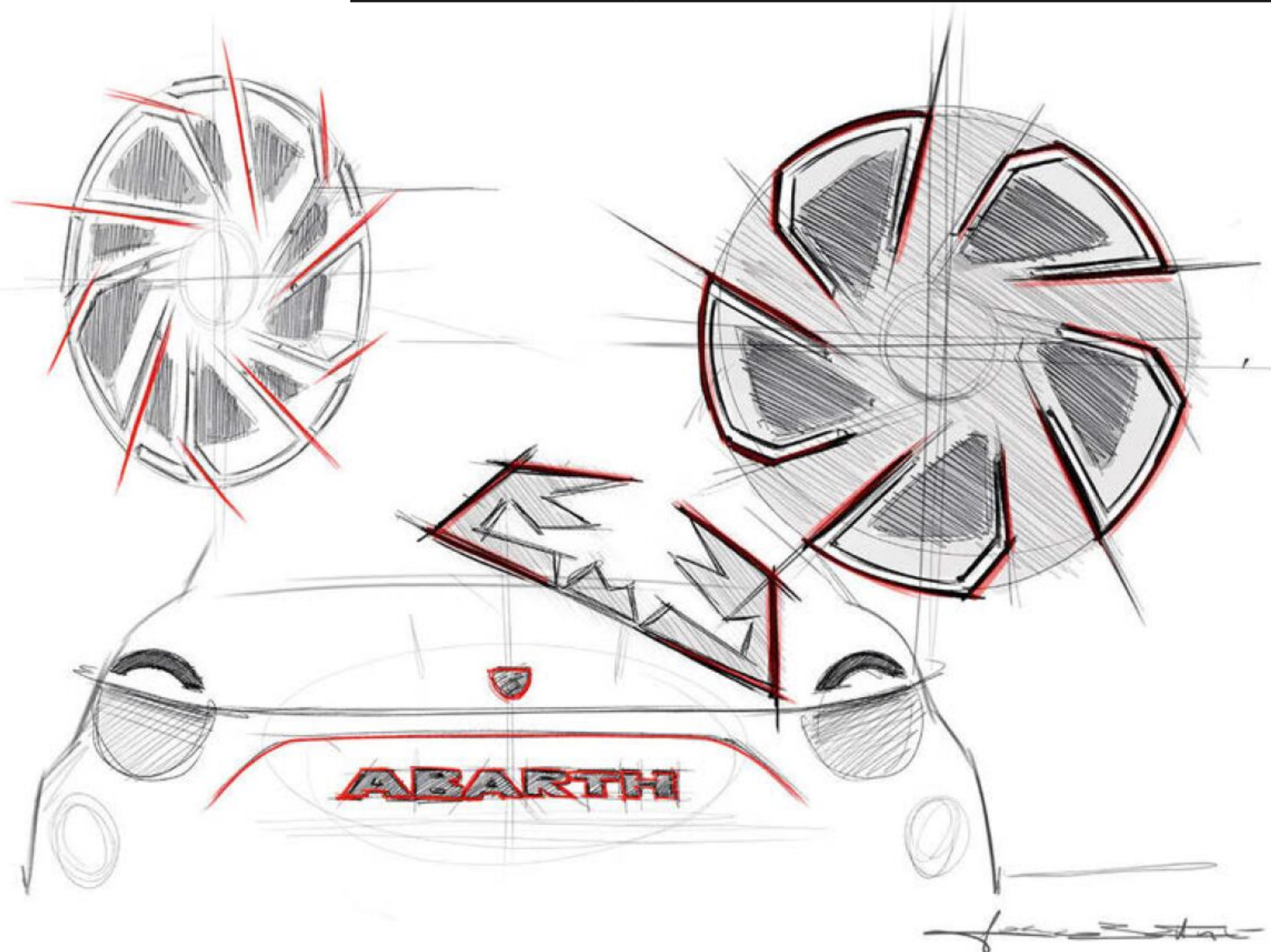
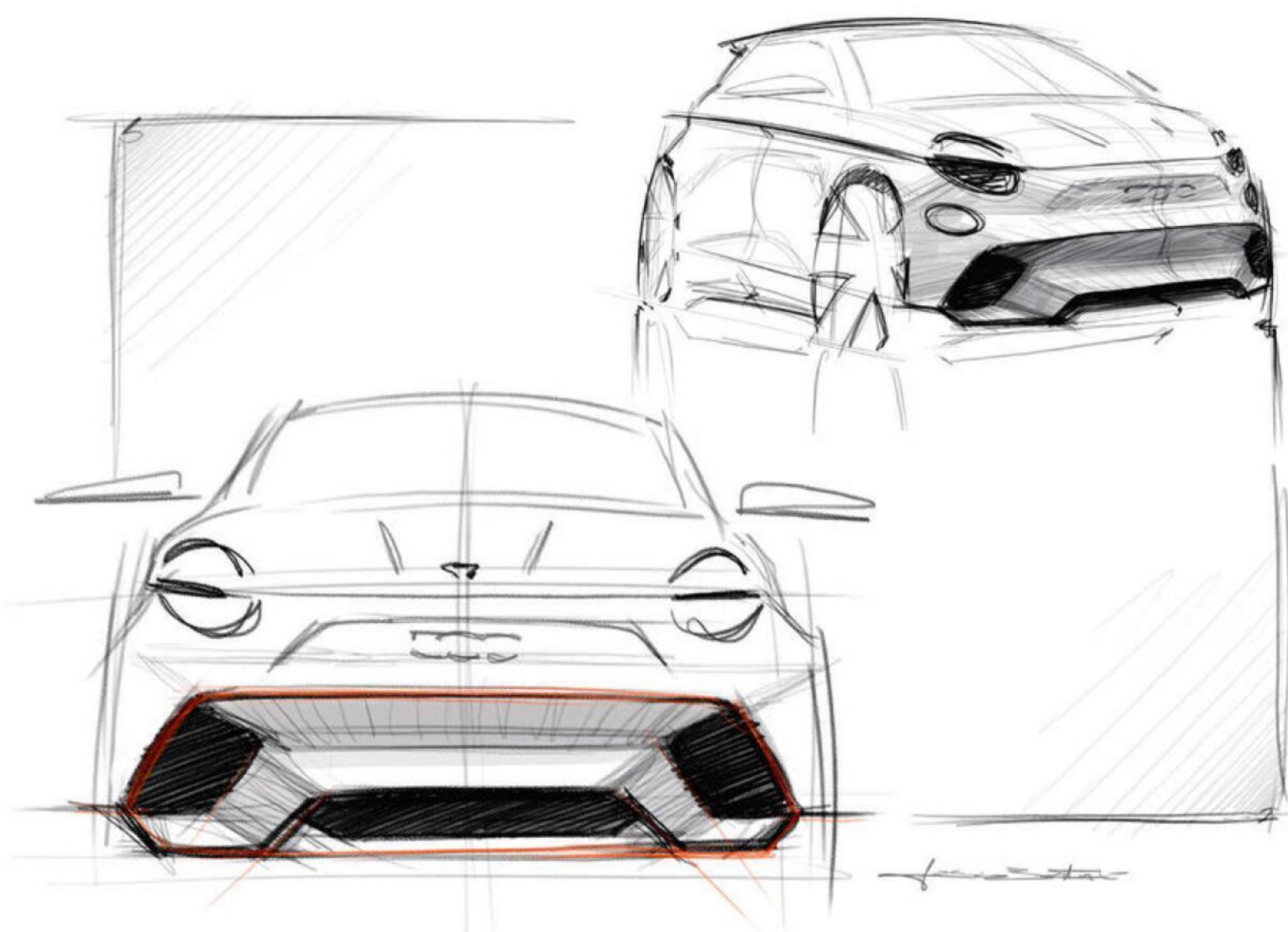
La presa d'aria frontale

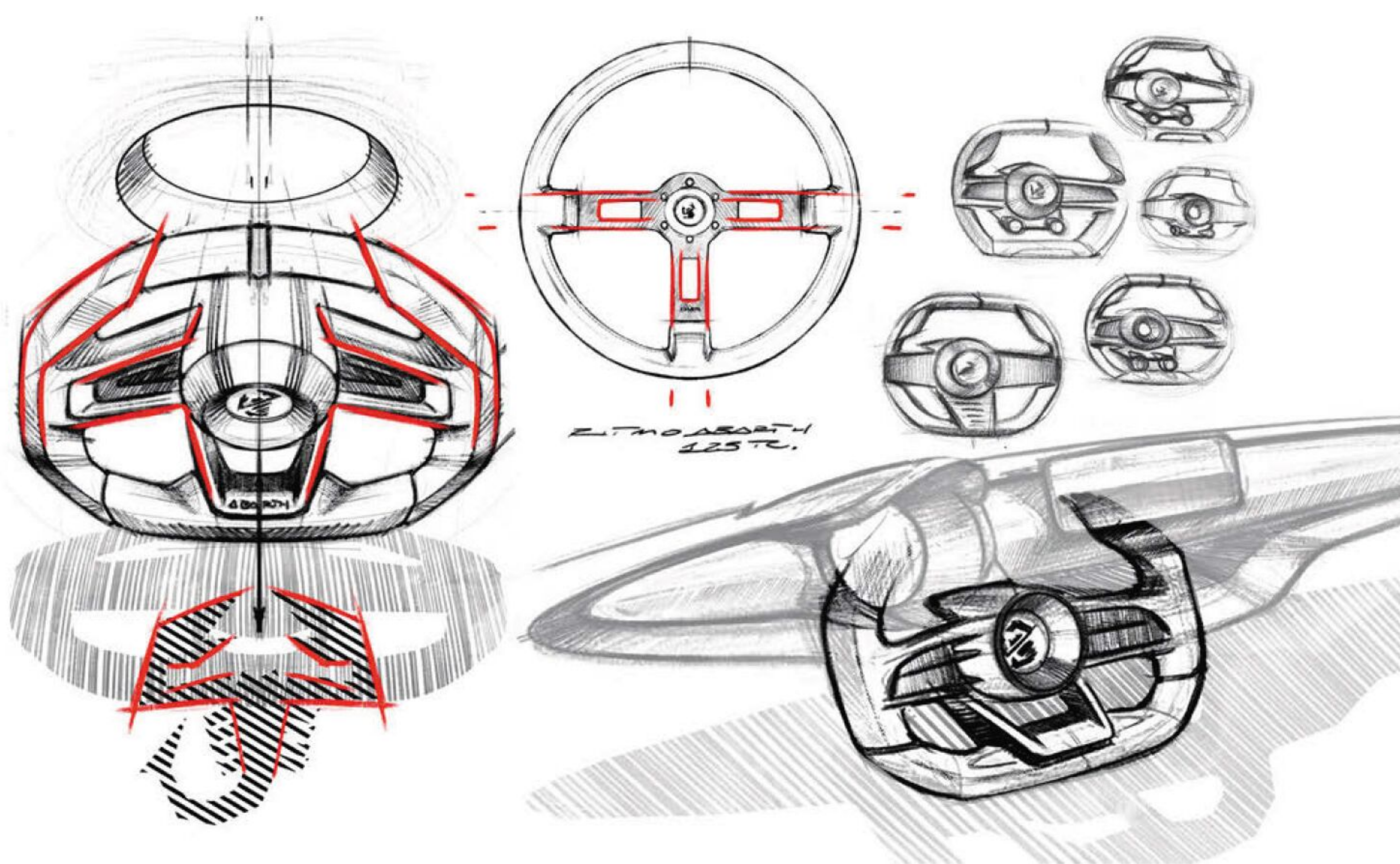
è stata ampliata per migliorare il raffreddamento della meccanica, ma il suo design richiama immediatamente le forme fluide e pure dello scorpione, che con le sue grosse chele emana anche aggressività.

Il dam aerodinamico

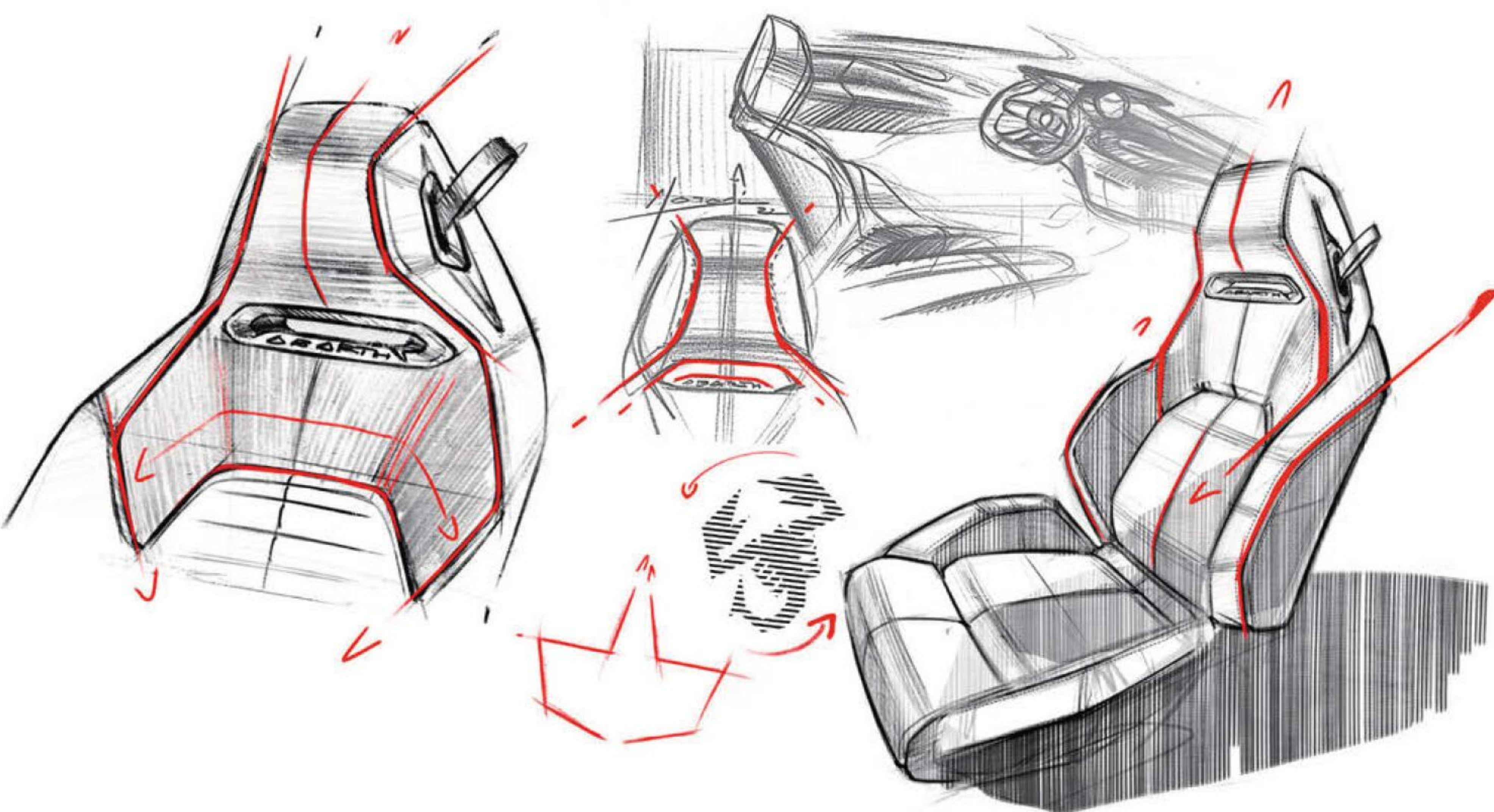
presente nella parte inferiore dello scudo paracolpi svolge una funzione aerodinamica ed è stato disegnato riprendendo la forma delle zampe dello scorpione. Per conferire maggiore aggressività al muso e differenziarlo da quello del modello Fiat di derivazione, il flap nella parte inferiore dello scudo paracolpi è collegato alla minigonna laterale, scelta funzionale anche all'andamento dei flussi d'aria nella zona dei passaruota.

Prendere la bestia per gli artigli è stato il motto del team di designer per realizzare questo modello di grande rottura con il passato

Logo Abarth più piccolo

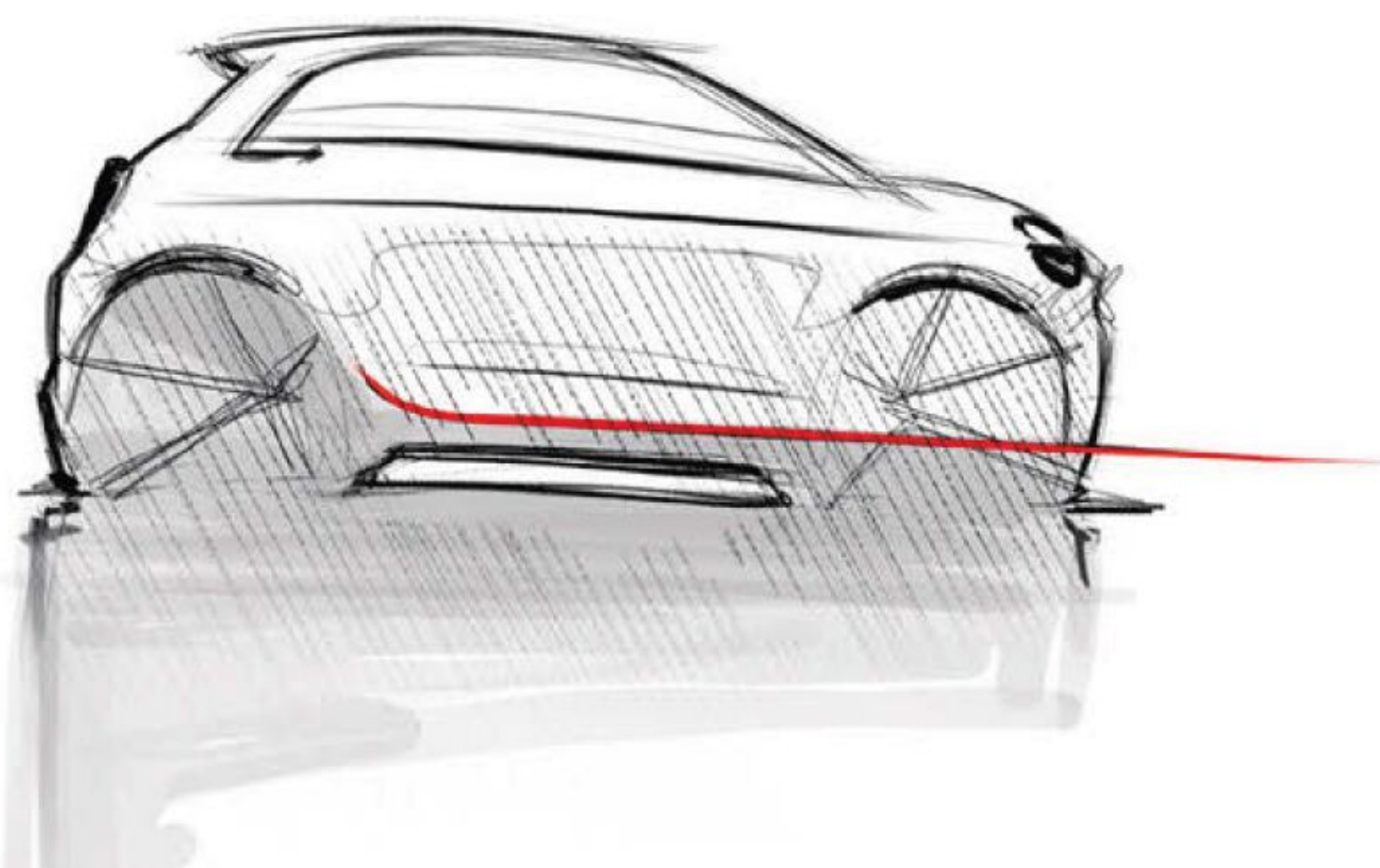
Lo stemma è posizionato sempre nel frontale, ma si presenta con dimensioni ridotte rispetto agli altri presenti sull'auto e in posizione rialzata, sul bordo del cofano. Notare anche l'eliminazione del "sopracciglio" superiore delle luci diurne (DRL) sul cofano, una decisione presa dai designer per creare un'espressione luminosa più sportiva e decisa.

Frontale più "cattivo"

Il muso è stato ripensato dai designer: si presenta più basso e allungato per esprimere sportività e migliorare la penetrazione aerodinamica della vettura: il paraurti anteriore è infatti più lungo di 30 mm rispetto a quello della 500e marchiata Fiat.

Il nuovo logo elettrificato

è replicato anche sulle ruote, in questo caso senza il fulmine, a differenza di quello presente sulla fiancata. Il taglio a diamante dei cerchi, sia nella misura da 17" che in quella da 18" rafforza la circolarità degli artigli dello scorpione, rendendo immediatamente identificabile il modello Abarth anche nella vista laterale.

Volante ispirato alla Ritmo 125TC

Il volante appresenta la rivisitazione in chiave moderna del tre razze montato sulla Ritmo Abarth 125TC degli anni Ottanta. La corona è però appiattita nella parte inferiore, con il tema dello scorpione che domina la zona centrale.

Sedili a forma di scorpione

Anche i sedili sono sagomati riprendendo ancora la forma dello scorpione, Sono stati progettati per offrire il massimo comfort e un corretto contenimento laterale nella guida sportiva.

PROVA

AUDI RS e-tron GT

Un bel sogno

Dopo aver saputo che è elettrica, molti restano perplessi. Basta solo un’accelerazione con il Launch Control per fargli cambiare subito idea

La bella e potente berlina sportiva anticipa di fatto le future versioni RS: modelli completamente elettrici progettati per non far rimpiangere i tanto apprezzati motori a benzina. Ma è proprio così? I presupposti ci sono tutti, al contrario delle infrastrutture, che sono ancor oggi latitanti

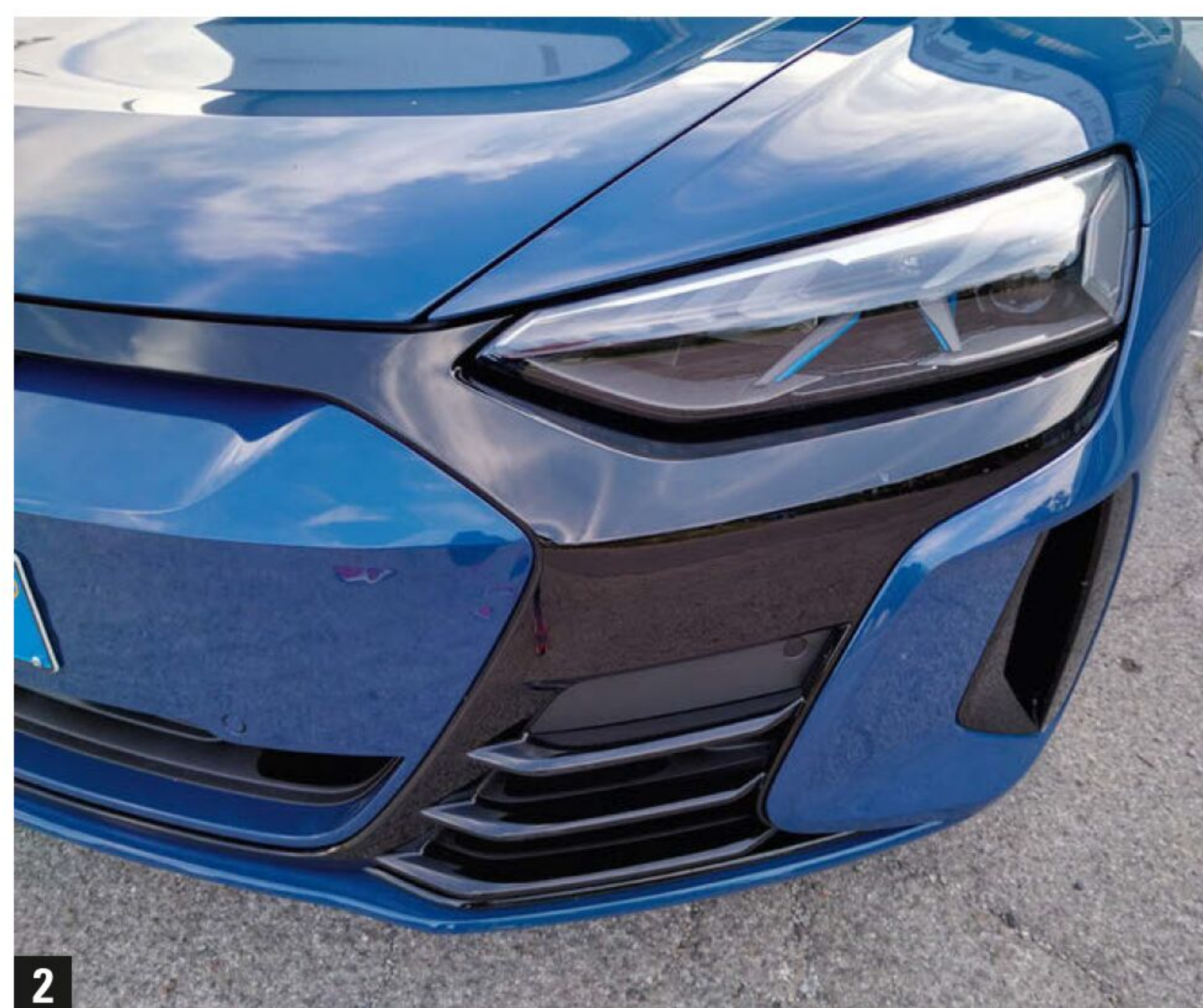
VELOCITÀ MASSIMA	ACCELERAZIONE 0-100 KM/H	AUTONOMIA MEDIA	PREZZO
250 km/h	**3,3 secondi**	**481 km**	**158.650 euro**

Nella parte inferiore dello scudo paracolpi anteriori si trovano le telecamere (1), mentre i dettagli in nero lucido (2) fanno parte del pacchetto look nero esteso (372 euro).

Meglio della RS6?

Ormai è praticamente ufficiale e imminente il lancio della RS6 e-tron, seguito dall'elettrificazione delle future versioni nobilitate da quelle due lettere che da quasi 30 anni identificano un mondo fatto di auto sì altamente prestazionali, ma anche altrettanto fruibili nel quotidiano e coinvolgenti nella guida sportiva. Abbiamo quindi deciso di tornare sulla RS e-tron GT per fare il punto della situazione a circa due anni dalla sua presentazione, ma anche per renderci conto se l'ormai imminente passaggio (obbligato?) all'elettrico puro anche per auto così lussuose e prestazionali possa essere considerato un passo in avanti oppure no.
La risposta è piuttosto articolata, ma in estrema sintesi potrebbe essere affermativa dal punto di vista puramente tecnico e prestazionale, ma non ancora da quello pratico e funzionale. Già, perché le prestazioni della RS e-tron GT sono perfettamente comparabili con quelle della RS6, il comportamento è altrettanto efficace e coinvolgente sui percorsi misti, così come a livello di freni, sterzo e facilità di guida le differenze sono impercettibili, anzi…
A questo si sommano i vantaggi previsti attualmente per le auto a emissioni zero per quanto riguarda il pagamento di bollo e superbollo, il fatto che la potenza riportata sul libretto di circolazione sia praticamente dimezzata rispetto a quella effettivamente disponibile in un arco di tempo limitato (193 CV nel caso della RS e-tron GT), ma la ricarica di una batteria da 93,4 kWh resta sempre un problema da non sottovalutare, al netto della presenza del sistema di ricarica a 800 volt, che sulla carta dovrebbe assicurare rifornimenti di corrente in tempi estremamente ridotti. Peccato però nella realtà, quantomeno in Italia, le colonnine dotate di questa tecnologia siano di fatto praticamente introvabili e che invece, quelle più diffuse, ancora abbastanza rare in autostrada, comportino soste forzate ancora troppo lunghe. Per non parlare dei costi...

1

2

SCHEDA TECNICA

MOTORE

Elettrico (2) sincrono a magneti permanenti, potenza max 598 CV (440 kW), potenza max con boost, 646 CV (475 kW), potenza omologata 193 CV (142 kW) coppia max 830 Nm

TRASMISSIONE

Trazione integrale, cambio a 2 rapporti

Nonostante i quasi 5 metri di lunghezza, il look della RS e-tron GT è molto filante. Sotto, da sinistra, gli specchietti con gusci in tinta diversa rispetto al colore della carrozzeria (3) sono specifici della RS. I parafanghi presentano sfoghi d'aria (4) molto belli ma che tendono a raccogliere lo sporco proveniente dalle ruote. Le pinze dei freni rosse dell'impianto frenante Carboid (5) sono optional a 600 euro. Le prese di ricarica sono due: quella standard (6) è sul lato sinistro, mentre sul destro si trova quella per la ricarica Fast.

3 4

5 6

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza 4.989 mm, larghezza 1.946 mm, altezza 1.414 mm, passo 2.900 mm, peso a vuoto 2.420 kg, misure pneumatici ant. 245/45 ZR 20, post. 285/40 ZR20 capacità bagagliaio ant. 85 litri, post. 350 litri, capacità batteria agli ioni di litio 93,4 kWh

1

2

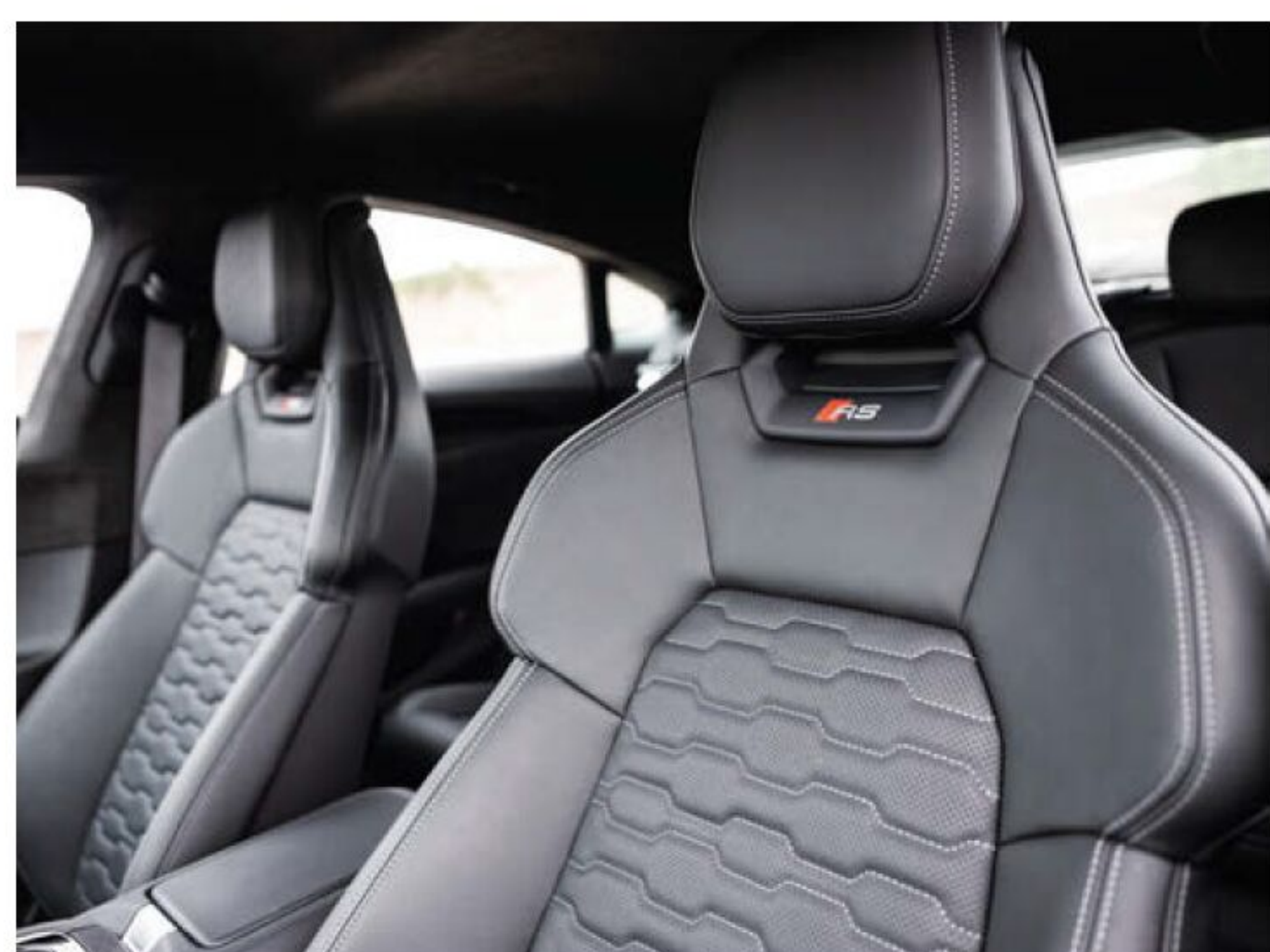
3

4

5

Seppur in misura ridotta, l'entità del recupero di energia si può regolare tramite i paddles dietro il volante (1). Pulsanti e bocchette (2) non cambiano rispetto a quelli delle Audi convenzionali. Solo il blocchetto scorrevole per gestire la trasmissione sul tunnel (3) si discosta dalle altre soluzioni abbastanza convenzionali. Il vano anteriore (4) serve più che altro per riporre cavi di ricarica e trasformatore, mentre quello posteriore (5) ha una forma regolare e assicura una capienza di 350 litri.

Confrontata con l'estetica, la plancia ha un look fin troppo convenzionale. L'elettronica è però molto intuitiva da assimilare

Simona, nella foto, che ha un passato nel mondo delle auto storiche, ha preso subito confidenza con una tecnologia da lei definita molto fruibile. Tanto che convincerla ad abbandonare il posto di guida non è stato facile!

Molto belli ma anche altrettanto contenitivi i sedili anteriori sportivi Pro (2.420 euro). Il divano è conformato per due; il posto centrale è infatti da usare solo in caso di emergenza.

Tutto al posto giusto

La parentela con la Porsche Taycan si nota osservando la silhouette della e-tron GT, per certi versi ancora più riuscita nella parte frontale di un modello che richiama il family feeling Audi, ma sottolinea la sua sportività con un muso basso e largo che incute un certo timore quando la sagoma della e-tron GT appare nello specchietto retrovisore di chi la precede. Però, nonostante il suo design proiettato al futuro, l'abitacolo è abbastanza simile a quello del resto della produzione Audi, il che equivale a sentirsi immediatamente a proprio agio non appena ci si accomoda al posto di guida, ampiamente personalizzabile per assicurare una perfetta sistemazione per guidatori di ogni taglia. Certo, il sistema multimediale e la tecnologia presente in quantità industriale su questo modello richiedono un minimo di apprendistato, ma questo solo qualora si decidesse di approfondire la conoscenza di tutti gli ausili elettronici presenti, perché i comandi necessari per le operazioni di normale routine sono assolutamente intuitivi da individuare e utilizzare. Un altro aspetto che potrebbe mettere un po' a disagio è la visibilità, compromessa da scelte stilistiche improntate all'appagamento dell'occhio e rendere questa berlina lunga 5 metri filante come una coupé sportiva. Invece le telecamere presenti in ogni dove, associate a segnalazioni acustiche e immagini dall'alto, in primo piano e in 3D dell'auto rendono facili le manovre anche negli spazi più ristretti; basta solo avere l'accortezza di fidarsi più del monitor del sistema di infotainment che non del proprio istino, tradito dalla visuale ostacolata da ampi angoli bui, che si sommano a superfici vetrate davvero ridotte all'osso. Qualità e finiture sono quelle a cui la Casa tedesca ci ha abituato da tempo, mentre l'abitabilità è più da coupé sportiva che non da berlina di rappresentanza, in particolare nella zona posteriore, che sconta, soprattutto a livello di accessibilità, l'andamento parecchio discendente del padiglione. Una volta raggiunto il divanetto, rigorosamente sagomato per due, lo spazio per le gambe e quello in larghezza non difettano, al contrario di quello nella zona della testa, che può creare qualche disagio per i passeggeri più alti; il posto centrale è invece da utilizzare solo in caso di emergenza, anche a causa della sporgenza del mobiletto che accoglie le bocchette di aerazione e la regolazione della climatizzazione separata rispetto a quella dedicata ai passeggeri anteriori. Buona infine la capacità del vano bagagli posteriore, più largo e profondo che non particolarmente sviluppato in altezza, mentre il secondo bagagliaio frontale serve di fatto per accogliere i cavi di ricarica e il trasformatore per l'utilizzo della rete domestica a 220 Volt.

La climatizzazione posteriore è regolabile separatamente, ma il mobiletto che accoglie comandi e bocchette interferisce con i piedi del passeggero centrale.

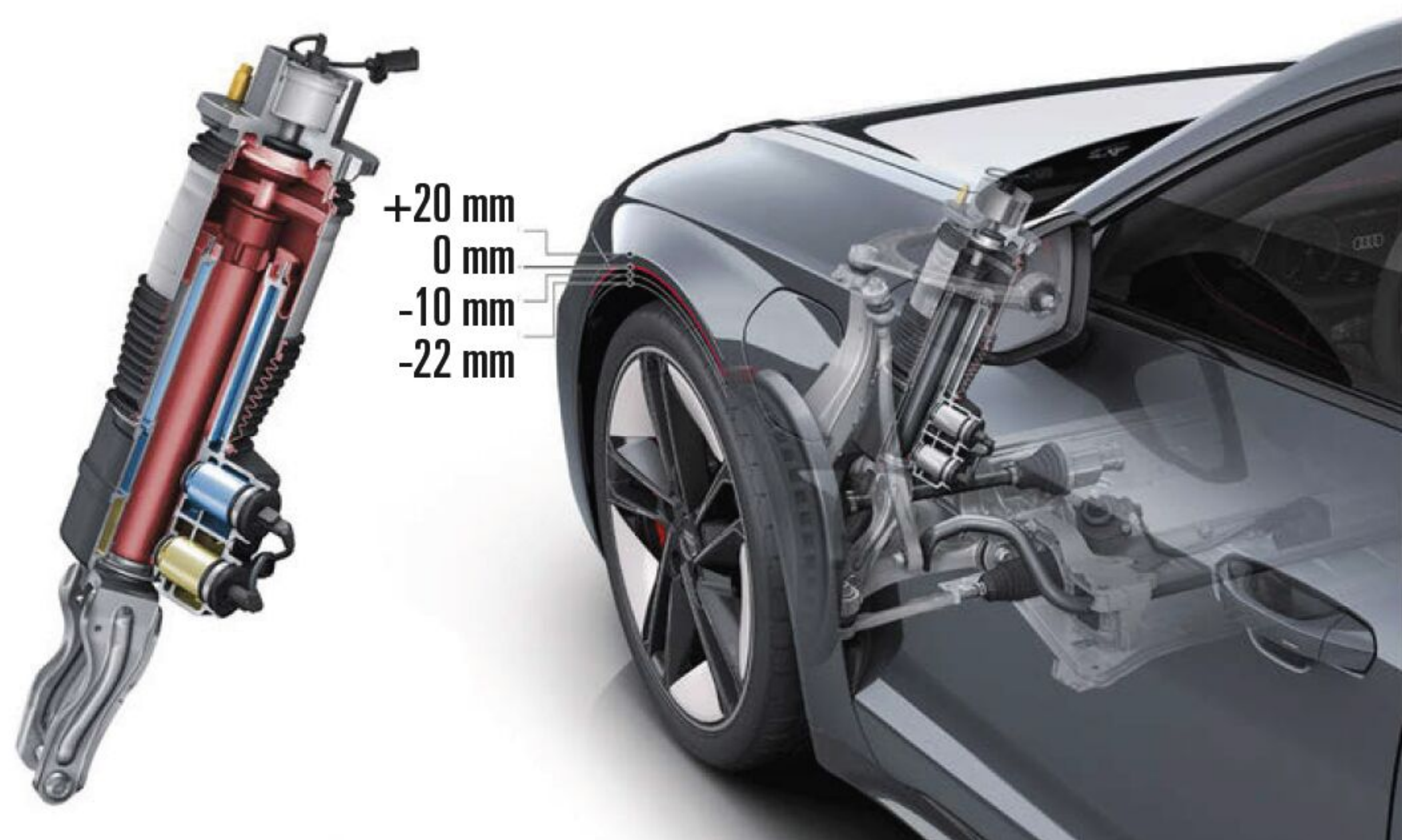
Di serie, l'impianto audio Bang & Olufsen Premium Soundsystem con sonorità 3D e 16 altoparlanti.

Attivare il Laubch Control è semplice: programma di guida Dynamic, piede sinistro sul freno, mentre quello destro affonda l'acceleratore. Poi basta rilasciare di colpo il freno e il gioco è fatto!

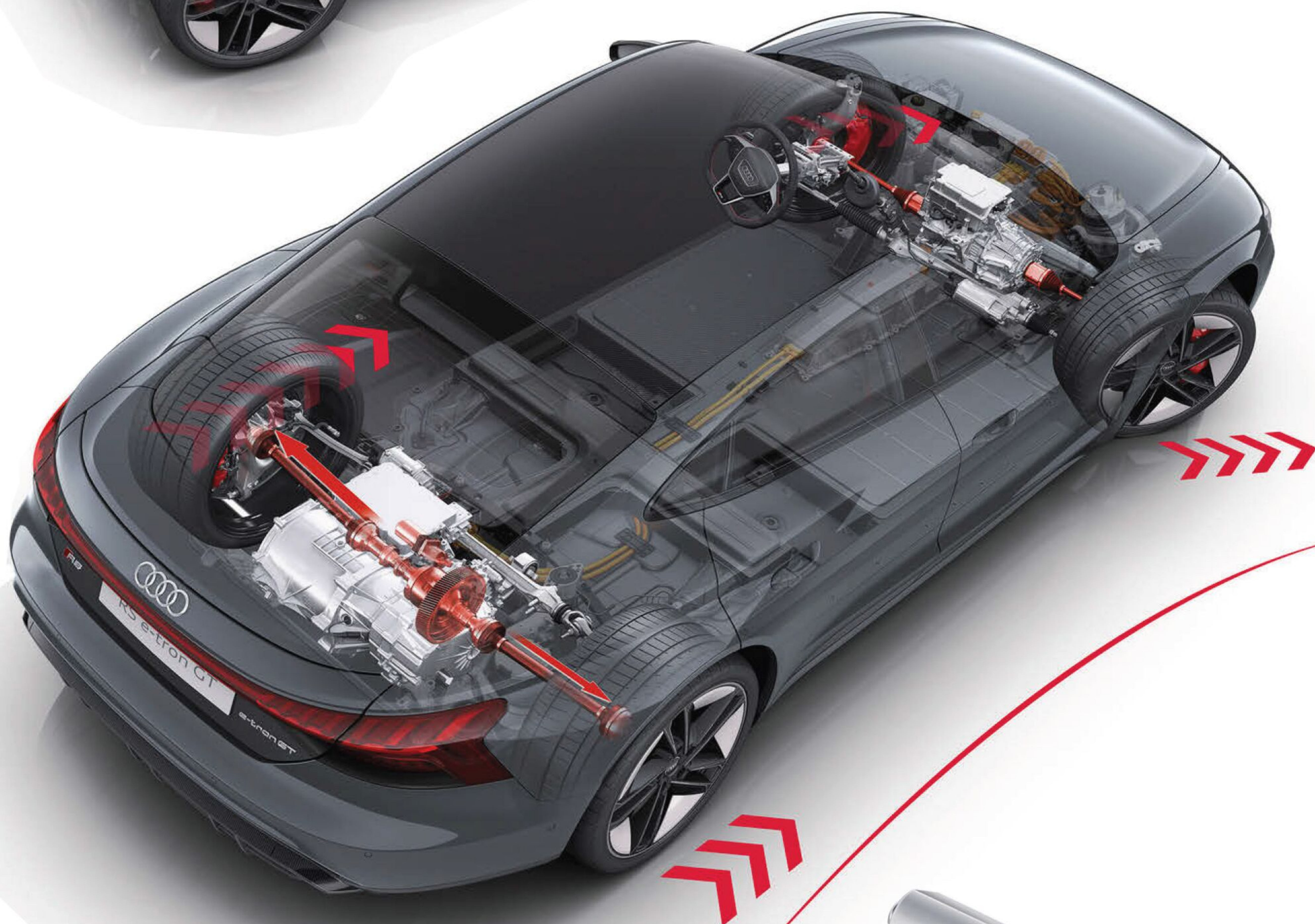
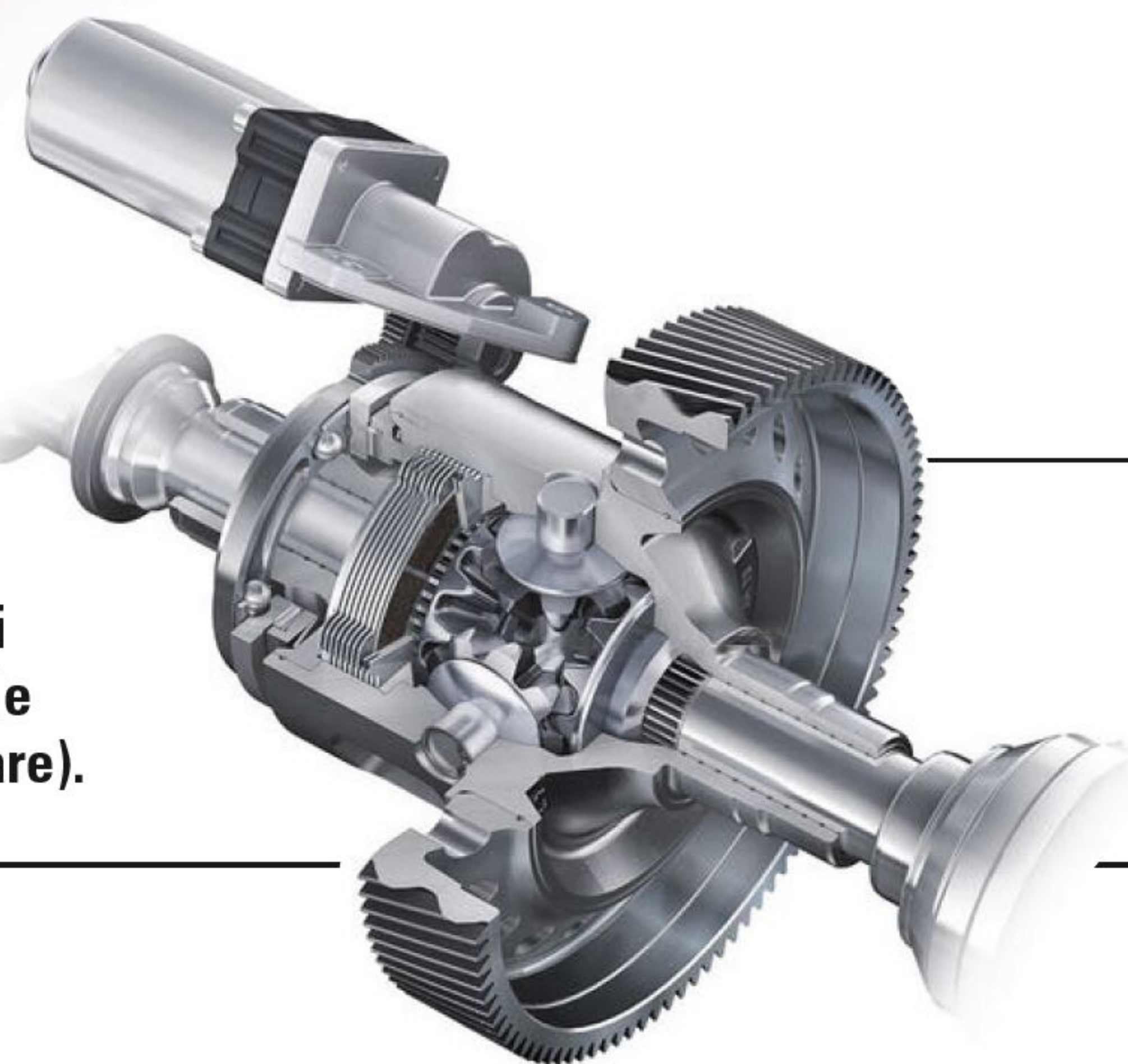
Due motori e trazione integrale

Per descrivere tutta la tecnologia presente nella RS e-tron GT servirebbe una quantità indefinita di pagine, quindi cerchiamo di evidenziarne i punti salienti di questa berlina agli elettroni, partendo dal motore, anzi, dai motori, visto che in questo caso sono due. I motori sincroni a magneti permanenti sono posizionati in corrispondenza dei due assali, con quello posteriore associato a un cambio a 2 rapporti per assicurare spunti fulminei (da 0 a 100 km/h in 3,3 secondi con la funzione Launch Control) e una velocità massima di 250 km/h autolimitata elettronicamente. La trazione è di conseguenza integrale, anche se la ripartizione della coppia da un asse all'altro avviene in tempi circa 5 volte inferiori rispetto ai sistemi convenzionali meccanici. Solo con il programma di guida Efficiency viene data priorità alla trazione anteriore, mentre nelle modalità più "spinte" la trazione è più spostata verso il retrotreno, potendo contare sulla trazione assicurata dal differenziale posteriore autobloccante a controllo elettronico.

La batteria agli ioni di litio, posizionata sul pianale tra i due assali per assicurare una ripartizione 50:50 della massa tra avantreno e retrotreno, ha una capacità di 93 kWh (84 kWh effettivamente fruibili) ed è composta da 33 moduli di celle. I componenti ad alta tensione e l'abitacolo vengono condizionati mediante quattro circuiti di raffreddamento separati, ciascuno dei quali necessita di una specifica temperatura d'esercizio, motivo per cui la climatizzazione è variabile in funzione delle necessità. Il sistema climatizza la batteria ad alta tensione, i motori elettrici e i relativi rotori, le elettroniche di potenza e il dispositivo di carica per consentire una ricarica rapida in corrente continua, oltre ad una lunga durata dell'accumulatore e prestazioni riproducibili anche in caso di continue sollecitazioni. Per esempio, in caso di richiesta continuativa di un'elevata potenza, le valvole del sistema di gestione termica collegano il circuito di raffreddamento della batteria a quello del climatizzatore, ma Il circuito refrigerante è attivo anche durante la ricarica rapida in corrente continua, che può portare la batteria sino a 50°C. Il sistema di ricarica a 800 Volt in corrente continua (DC), con potenza sino a 270 kW, consente di rigenerare 100 chilometri d'autonomia in 5 minuti e ricaricare l'80% dell'energia in meno di 23 minuti. Oltre che a corrente continua, la RS e-tron GT è ricaricabile in corrente alternata, anche attraverso colonnine AC da 22 kW.

+20 mm
0 mm
-10 mm
-22 mm

Le sospensioni pneumatiche adattive a tripla camera consentono di variare l'altezza da terra della vettura sino a -22 e +20 millimetri rispetto alla configurazione standard.

Il prezzo parte da 158.650 euro, ma sfiorare i 200.000 euro non è impossibile se ci si lascia tentare dalla lunghissima lista degli optional

Montati praticamente sopra i due assi, il propulsore elettrico e la relativa elettronica di potenza costituiscono un blocco compatto. L'unità elettrica posteriore è associata ad una trasmissione a due velocità, con la prima dal rapporto molto corto per esaltare gli spunti.

La ripartizione della coppia tra i due assi avviene grazie alla gestione elettronica dei due motori, con tempi inferiori di circa 5 volte rispetto ai sistemi convenzionali meccanici. Per esaltare la dinamica di guida, da RS e-tron GT adotta il differenziale posteriore autobloccante meccanico a controllo elettronico (a destra nel particolare).

DOTAZIONI

DI SERIE

- Adaptive air suspension
- Assistenza adattiva alla guida (lane guidance assist)
- Audi Connect Remote & comtrol
- Caricatore di bordo fino a 11 kW (AC)
- Cavo di ricarica pubblico (mode 3) 22 kW
- Cerchi da 20" con design a 5 razze doppie
- e-tron sport sound
- Impianto audio Bang & Olufsen Premium
- Impianto frenante Carbid con pinze di colore nero
- Inserti decorativi vernice effetto seta Argento Palladio
- Proiettori Matrix LED con indicatori di direzione dinamici
- Radio DAB+
- Regolazione elettrica del volante
- Retrocamera
- Sistema di ausilio al parcheggio plus
- Sistema di navigazione MMI plus con MMI touch
- Sistema di ricarica e-tron compact (fino ad 11 kW)
- Volante in pelle con profilo sportivo a 3 razze, multifunzione plus, riscaldato

ACCESSORI A RICHIESTA

- Cerchi da 21" a 10 razze **2.120 euro**
- Componenti esterni in carbonio lucido **3.020 euro**
- Proiettori Matrix LED con luce laser **3.500 euro**
- Riscaldamento dei sedili ant. e post. **490 euro**
- Sedili anteriori sportivi Pro **2.420 euro**
- Tetto in carbonio **4.500 euro**
- Ventilazione e massaggio sedili ant. **910 euro**
- Volante in Alcantara/pelle con tacca ore 12 **1.510 euro**

Il quadro strumenti è fin troppo convenzionale per un'auto così tecnologica. Dalla foto si può notare quanta poca riserva di potenza venga utilizzata per viaggiare a 135 km/h.

Prestazioni mozzafiato, non solo in linea retta

Con l'arrivo della prima Tesla Model S il mondo delle berline è cambiato profondamente: l'inebriante sensazione di accelerazione modello jet al decollo ha quasi messo in secondo piano anche le prestazioni delle sportive più estreme, figuriamoci quelle delle berline. Questo però solo in linea retta, perché in curva le varie berline e station wagon sportive marchiate Audi RS, BMW M e Mercedes AMG hanno continuato imperterrite a dettar legge.
Almeno finché non è arrivata la Porsche Taycan a cambiare le regole del gioco, seguita a ruota dalla "gemella" Audi, nonché la e-tron GT, che in versione RS riprende i contenuti della berlina sportiva nobilitata dallo stemma Porsche. Batteria al centro del pianale per abbassare il baricentro e ottimizzare la distribuzione delle masse, gestione immediata della coppia sulle singole ruote e massimizzazione dell'effetto torque vectoring grazie alla progressività tipica dei motori elettrici hanno infatti consentito di esaltare le qualità dinamiche di questa super berlina, che sconta però un peso di 2.420 kg. Una massa che non si avverte quasi in inserimento e in percorrenza di curva, dove la presenza delle sospensioni pneumatiche a controllo elettronico neutralizza il rollio anche nei tornanti, l'unico contesto in cui emerge un lieve ma rassicurante sottosterzo. Disponibilità di coppia immediata e trazione esemplare proiettano fuori dalle curve con una forza impossibile da riscontrare su un'auto equipaggiata con motore termico, ma ciò che colpisce maggiormente è la modulabilità dell'impianto frenante associato al sistema di recupero di energia in decelerazione. Nella quasi totalità dei casi, quest'accoppiata si riflette in una risposta

Il design è frutto di studi aerodinamici e lunghi test in galleria del vento, con il risultato finale di un CX pari a 0,24

Il tetto panoramico in vetro fa parte della dotazione di serie, mentre i cerchi da 21″ con design a 5 razze doppie a modulo concavo comportano un sovrapprezzo di 3.020 euro.

abbastanza "artificiale" del pedale del freno, soprattutto nelle decelerazioni meno intense, dove in genere prevale l'azione del sistema di recupero rispetto a quella dell'hardaware dell'impianto frenante. Nel caso della e-tron, la sensazione è invece perfettamente assimilabile ad un impianto convenzionale, anche quando si regola il sistema per fornire la massima quantità di recupero di energia in rilascio.
Per quanto riguarda invece il sound, Audi ha previsto un sistema che può diffondere attraverso gli altoparlanti dell'impianto audio e due speaker esterni vari tipi di sonorità elettroniche, con intensità variabile in funzione del programma di guida selezionato.
A differenza di altri sistemi, e-tron sport sound non ha un "sapore" eccessivamente artificiale, risultando sempre discreto e simulando in modo abbastanza realistico il tipico borbottio degli 8 cilindri a basso regime di rotazione, fermo restando la possibilità di viaggiare nel silenzio quasi assoluto, anche alle velocità più alte, oppure di scegliere sound diversi da quello del classico timbro di un motore termico. Ecco, è proprio questa sensazione di totale isolamento dal mondo esterno a rendere difficile percepire la velocità a cui si sta realmente viaggiando, anche se l'indicazione del consumo di energia che può essere visualizzata sul quadro strumenti digitale da 10 pollici aiuta a tornare nel mondo reale. A velocità autostradali, il consumo pari a 27/30 kWh/100 km prefigura infatti un'autonomia reale nell'ordine dei 300 km, mentre un utilizzo medio tra autostrada, città e percorsi extraurbani garantisce 400 km abbondanti prima di scaricare completamente il pacco batteria. Basta solo non farsi prendere la mano con la funzione Launch Control, che assicura un boost momentaneo di 646 CV (598 in condizioni normali) per "bruciare" i 100 km/h con partenza da fermo in 3,3 secondi. A

PIACE

- Dinamica di guida
- Prestazioni
- Frenata

NON PIACE

- Rapporto prezzo/dotazioni di serie
- Non prevista la modalità di guida "one pedal"
- Abitacolo dal look fin toppo convenzionale

MOBILITÀ ALTERNATIVA

KAWASAKI MULE PRO-MX

Avete la necessità di disimpegnarvi nei terreni più impervi, oppure di trainare un carrello o di trasportare oggetti ingombranti? Questo potrebbe essere il mezzo che fa per voi…

Pneumatici tassellati e trazione integrale inseribile consentono di affrontare senza problemi anche i fondi più scivolosi. La distanza da terra è di 270 mm.

Ultimamente vanno tanto di moda quadricicli e microcar, mezzi senza dubbio utilissimi per affrontare il traffico sempre più caotico delle città, ma c'è anche chi vive fuori dalle mura urbane. Per esempio, in campagna, oppure in montagna, contesti in cui le esigenze sono diverse, spesso legate al trasporto di materiali ingombranti, magari su terreni impervi, aggiungendo talvolta la necessità di trainare un carrello, ma anche semplicemente per divertirsi nel tempo libero su percorsi impossibili da raggiungere con mezzi convenzionali. Proprio per queste persone, Kawasaki ha concepito Mule PRO-MX, un quadriciclo dalle dimensioni compatte per districarsi agevolmente anche nei sentieri e nelle strade più strette. Ha infatti una lunghezza di 2.795 mm, è largo 1.525 mm e misura 2.005 mm di passo.

Sbalzi corti, angoli di attacco e uscita vincenti

Come si può notare da una prima analisi delle dimensioni e osservando di lato questo curioso mezzo, il primo aspetto che emerge è quanto siano ridotti gli sbalzi, una caratteristica che favorisce la guida in fuoristrada, come confermato dagli angoli di attacco e di uscita rispettivamente di 67° e 63°. Ma

La doppia anima di Mule PRO-MX emerge chiaramente da queste immagini: divertente per affrontare percorsi off-road nel tempo libero, grazie al generoso cassone reclinabile, si trasforma in un pratico mezzo da lavoro.

a garantire la mobilità sui percorsi più scivolosi provvedono i pneumatici tassellati da 25" montati su cerchi da 12" e guidati da sospensioni a ruote indipendenti con doppi bracci oscillanti su tutte le ruote, dall'escursione di 218 mm all'avantreno e 232 mm al retrotreno.: l'altezza da terra è invece di 270 mm. Degno di nota anche il raggio di sterzata di soli 4,2 metri che consente di cavarsela senza problemi anche nelle curve strette tipiche dei percorsi montani o dei boschi.

Motore monocilindrico di 700 cc

La caratteristica fondamentale del motore di un veicolo di questo tipo è la disponibilità di coppia, motivo per cui Kawasaki si è affidata a un monocilindrico a 4 tempi di 700 cc di cilindrata per una potenza massima di 45 CV e una coppia di 57,6 Nm. Attraverso un comando sulla plancia è possibile selezionare la trazione su due ruote o integrale, mentre la trasmissione è a variazione continua e lo sterzo dispone di servoassistenza elettrica con taratura variabile in funzione della velocità. Pur essendo un veicolo concepito per le basse velocità, l'impianto frenante prevede dischi su tutte le ruote, mentre la robustezza di questo mezzo destinato agli impieghi più gravosi è assicurata da numerosi particolari in acciaio, come i paraurti e la zona posteriore destinata al carico, dove spicca il piano reclinabile. A

La plancia è arricchita da un display multifunzione che include indicatore della modalità di guida (2/4WD), tachimetro, livello del carburante e doppio contakm parziale.

AUTOMOBILISMO

Le auto più coinvolgenti del presente e del passato, i migliori itinerari per guidare e le supercar da sogno

PASSIONE

PORSCHE 911 ST

Porsche 911 ST: la versione speciale che celebra i 60 anni della 911 **Aston Martin DB12 Volante:** dopo la coupé, il modello aperto della sportiva inglese **Opel Experimental:** la concept car che prefigura le Opel del futuro **Honda S2000:** la storia di una spider da sogno **Brabus 900 Rocket R:** l'apoteosi della 911 Turbo S **Maserati MCXtrema:** la MC20 all'ennesima potenza, solo per la pista **Lamborghini Lanzador:** la prima Lamborghini elettrica **Ferrari Tailor Made 812 Competizione:** la one-off che verrà battuta all'asta **Motociclismo:** le novità **Itinerari:** il Passo del Bracco

NEWS

KIT MANTHEY PER LA **718 CAYMAN GT4 RS**

La Porsche GT4 RS è già di per sé la Cayman più focalizzata sulla pista, ma per gli incontentabili esiste ora il kit Manthey. Si compone di appendici aerodinamiche aggiuntive, ma offre anche sospensioni con molle coilover, irrigidite del 20% con puntoni regolabili in quattro posizioni. Di serie anche kit i tubi dei freni aeronautici, mentre come optional sono disponibili speciali pastiglie dei freni racing. L'efficacia del kit è stata dimostrata sulla Nordschleife del Nürburgring, dove l'auto con il kit ha girato in 7:03.121 minuti, 6,179 secondi in meno rispetto a quanto fatto dalla 718 Cayman GT4 RS di serie.

LOTUS EMIRA IL 4 CILINDRI PIÙ POTENTE DI SEMPRE

Nata con il V6 di 3,5 litri sovralimentato con compressore volumetrico di origine Toyota, la coupé inglese viene ora fornita anche con un più piccolo 2 litri turbo di provenienza Mercedes-AMG, che diventa così il 4 cilindri più potente mai montato su una Lotus. Accreditata di 360 CV di potenza e di una coppia massima di 430 Nm e associata al cambio a doppia frizione a 8 rapporti, la nuova motorizzazione assicura prestazioni assolutamente degne di una Lotus: da 0 a 100 km/h in 4,4 secondi e 290 km/h di velocità massima. La versione First Edition è offerta a 98.435 euro.

Koenigsegg Gemera: 4 posti e 2.300 CV

La presentazione della concept car Gemera risale alla primavera del 2020, ora la Casa svedese ha presentato il primo prodotto realizzato secondo le specifiche del cliente. Koenisseg definisce la nuova nata come la prima megacar a 4 posti, equipaggiata con un rivoluzionario sistema di trasmissione denominato Light Speed Transmission (LST), che ha consentito di eliminare volano e frizione per assicurare prestazioni superiori e una guida più coinvolgente. Il nuovo motore elettrico, grazie ai suoi 800 CV e 1.250 Nm di coppia, è il propulsore automobilistico più potente del mondo. Il sistema di trasmissione diretta LST può essere associato al motore elettrico da 800 CV o a un V8 biturbo, oppure combinando i due e raggiungendo una potenza complessiva di 1.400 CV. La versione HV8, dove la H che sta per Hot, è accreditata di una potenza complessiva oltre gli standard di qualsiasi Hypercar o Megacar. In questa configurazione, il V8 biturbo raggiunge infatti 1.500 CV che, sommati agli 800 CV del motore elettrico, portano a 2.300 CV e la coppia a 2.750 Nm. Così, la Gemera HV8 non è solo l'auto di serie più potente ed estrema del pianeta Terra, ma anche quella più pratica e fruibile grazie all'abitacolo in grado di accogliere quattro passeggeri.

ALFA ROMEO 4C DESIGNER'S CUT: LA ONE-OFF PER CELEBRARE I 10 ANNI

Per festeggiare il decimo anniversario della coupé nata per dare il via al rilancio del marchio Alfa Romeo, poi declinata anche in versione Spider, il dipartimento Heritage di Stellantis ha ideato e sviluppato il progetto Alfa Romeo 4C Designer's Cut, che darà vita a un esemplare unico personalizzato da Alessandro Maccolini, Alfa Romeo Design Project Manager. Per realizzare questa one-off, Maccolini ha individuato tre caratterizzazioni estetiche da cui prendere ispirazione, denominate rispettivamente 4C Tributo, 4C Corsa e 4C Leggenda.

RIMAC NEVERA: LA PIÙ VELOCE A GOODWOOD

La Rimac Nevera vantava già due record: l'auto di serie con la migliore accelerazione e l'elettrica dalla velocità massima più alta mai rilevata. Ora è anche l'auto elettrica che ha segnato il miglior tempo nella cronoscalata del Festival of Speed di Goodwood, oltre che la stradale più veloce in questo percorso. La supercar croata, equipaggiata con pneumatici Michelin Pilot Sport 4S e pilotata dal capo collaudatore Miroslav Zrnčević, in occasione del Supercar Shootout, ha infatti segnato un tempo di 49,32 secondi.

ABT RS7 LEGACY EDITION

Dopo aver realizzato la RS6 Legacy Edition, ABT ripropone la stessa ricetta per la RS7 Performance, anch'essa realizzata in 200 esemplari. Oltre che per il kit estetico in cui spiccano il vistoso spoiler posteriore in fibra di carbonio e i cerchi forgiati da 22 pollici, la nuova nata si fa notare per i numeri del suo V8 di 4 litri, che nel modello di serie eroga 630 CV e 850 Nm di coppia. Grazie al kit che comprende nuovi turbocompressori ABT, un sistema di aspirazione rivisitato e una diversa mappatura della centralina, la potenza è cresciuta fino a 760 CV, mentre la curva di coppia disegna un picco di 980 Nm.

LAMBORGHINI GALLARDO FESTEGGIA IL 20° COMPLEANNO

Correva l'anno 2003 e, al Salone di Ginevra, Lamborghini catturò l'attenzione del pubblico e della stampa con una supercar tanto compatta quanto innovativa. Oggi, a vent'anni di distanza, il 10 cilindri è quasi entrato nel lessico comune di Lamborghini, ma nel 2003, quello della Gallardo fu il primo V10 montato su un modello stradale. E che dire del telaio in alluminio, oppure della possibilità di richiedere il cambio robotizzato e-gear? Per non parlare del design, definito nel 2000 da una proposta della Italdesign-Giugiaro, poi ottimizzata e conclusa dal neonato Centro Stile Lamborghini guidato da Luc Donckerwolke.

ATELIER ALPINE 3 NUOVE LIVREE

Atelier Alpine ha presentato tre livree speciali che completano il programma di personalizzazione lanciato nel 2021. French Signature riprende il motivo triangolare "Snowflakes" adottato da Alpine per Formula 1 ed Endurance, mentre il tetto si arricchisce della mitica A con la freccia, simbolo di Alpine. Racing Heritage riprende invece i codici del racing "vintage", con la doppia striscia bianca che attraversa cofano e tetto, giungendo fino al posteriore. US Racing 2023 è infine la replica della livrea di A110 Pikes Peak ed è associata alle colorazioni "Bianco Ghiaccio" e "Bianco Iridato".

FORD MUSTANG DARK HORSE BY HENNESSEY: 850 CV

Hennessey, l'atelier del Texas che si occupa dell'elaborazione di auto sportive, presenta la sua interpretazione della Ford Mustang Dark Horse, equipaggiata con il V8 Coyote di quarta generazione accreditato di 500 CV. Per aggiungere la soglia degli 850 CV si è fatto ricorso ad un compressore volumetrico associato a un diverso sistema di aspirazione e a iniettori dalla portata maggiorata. L'incremento del 70% della potenza è associato a una coppia massima di 881 Nm. Esteticamente, la Dark Horse riveduta e corretta da Hennessey si riconosce per lo splitter anteriore, le minigonne laterali e lo spoiler posteriore in fibra di carbonio. Completano le migliorie estetiche, i cerchi in lega di alluminio forgiato, mentre nell'abitacolo spiccano i poggiatesta con il logo Hennessey ricamato.

Il musetto sembra quello della GT3, mentre dietro manca l’iconico alettone fisso

SUPERCAR

PORSCHE 911 S/T

RS senza le ali

Meccanica della GT3 RS, ma con il body-kit senza alettone della Touring. Cambio solo manuale e una sigla che evoca l'antenata da corsa degli anni Settanta per la 911 del sessantesimo anniversario, realizzata in 1.963 esemplari

Ai più la sigla ST dice poco, in realtà si tratta di un codice interno utilizzato nel 1969 per identificare l'evoluzione della 911 S in chiave sportiva. Un modello destinato alle corse ma privo delle appendici aerodinamiche delle versioni che arrivarono successivamente, anche se sottopelle nascondeva una serie di modifiche pensate per migliorare accelerazione, frenata e trazione in uscita di curva. Lo stesso concept è stato ripreso per la 911 S/T dei giorni nostri, concepita per celebrare i 60 anni della 911 e realizzata in1.963 esemplari, un numero che non è stato certo scelto a caso, ma che richiama l'anno di presentazione dell'icona Porsche.

CARTA D'IDENTITÀ

Produzione
1.963 esemplari

Motore
6 cilindri in boxer, 3.996 cc, 525 CV

Prestazioni
0-100 km in 3,7", vel. max 300 km/h

Peso a secco
1.380 kg

Prezzo
314.839 euro

La gabbia di protezione, sulla sinistra, è in fibra di carbonio. In basso, i terminali dell'impianto di scarico alleggerito che esalta le note del 6 cilindri boxer aspirato.

Cofano, tetto e porte in fibra di carbonio

Al primo sguardo potrebbe sembrare una GT3 Touring con una diversa livrea, in realtà i contenuti tecnici sono quelli della GT3 RS. A partire dal cofano, dal tetto e dalle porte in fibra di carbonio, ma senza dimenticare i parafanghi allargati. In CFRP (materiale plastico rinforzato in fibra di carbonio) sono anche la gabbia di protezione interna e la barra antirollio anteriore, mentre i cerchi con fissaggio monodado sono realizzati in magnesio, la batteria agli ioni di litio è quella alleggerita della RS, al pari dei cristalli, che sono più sottili rispetto a quelli delle 911 normali. Tutti accorgimenti che, sommati all'assenza del sistema di sterzatura dell'asse posteriore e alla riduzione all'osso dei materiali fonoassorbenti, hanno consentito di raggiungere un peso a secco di 1.380 kg, ovvero 40 kg in meno rispetto alla GT3 Touring con cambio manuale. Ma non è tutto, perché la S/T è anche la 911 della serie 992 più leggera realizzata fino ad oggi.

6 cilindri boxer aspirato da 525 CV

Dalla 911 GT3 RS la 911 S/T ha ereditato anche il motore boxer aspirato di 4 litri e 525 CV, anche se in questo caso è associato unicamente al cambio manuale a 6 marce con rapporti ravvicinati, a differenza della RS, che monta solo il PDK. Per questa versione speciale, Porsche ha progettato anche una frizione alleggerita che, associata al volano mono massa, assicura una riduzione di 10,5 kg del peso, quindi risposte ancora più pronte del motore ai comandi del gas. Se ne avvantaggiano ovviamente le prestazioni, con un tempo di soli 3,7 secondi dichiarato sullo 0-100 km/h e una velocità massima di 300 km/h. Ad accrescere il coinvolgimento di guida provvede invece l'impianto di scarico sportivo alleggerito, che esalta le note di uno dei pochi motori stradali in grado di infrangere il muro dei 9.000 giri.
L'assetto è stato rivisto rispetto a quello della RS per un impiego più stradale, mentre l'aerodinamica è stata adattata all'assenza della generosa ala posteriore, dato che la S/T ripropone lo stesso spoiler retrattile della 911 base, ma dotato di un flap di tipo Gurney. I cerchi in magnesio mantengono misure differenziate: 20 pollici all'anteriore e 21 al posteriore associati a pneumatici 255/35 ZR 20 e 315/30 ZR21.

Il look è quello della GT3 Touring, ma sottopelle c'è la meccanica della RS con l'assetto rivisto per l'uso stradale

Abitacolo racing ma non estremo

L'abitacolo si differenzia da quello di una 911 normale, ma senza arrivare ai livelli della GT3 RS: è vero che i sedili di serie hanno i gusci in CFRP, ma volendo, senza sovrapprezzo, si possono richiedere anche quelli sportivi Plus regolabili in quattro direzioni. Il quadro strumenti e l'orologio del pacchetto Sport Chrono sono rifiniti con la classica colorazione verde Porsche, mentre l'apertura delle porte è affidata alle iconiche cinghiette in pelle. La 911 S/T può essere richiesta anche con l'esclusivo pacchetto Heritage Design: include una nuova tinta per la carrozzeria Shoreblue Metallic in abbinamento ai cerchi Ceramica. Sulle porte è possibile applicare a richiesta un numero da 0 a 99 circondato da una tabella portanumero bianca. Gli interni si distinguono invece per il rivestimento in tessuto Classic Cognac con strisce nere, un altro omaggio alla tradizione. Le finiture in pelle bicolore Nero/Classic Cognac, il rivestimento del tetto traforato e altri elementi del programma Porsche Exclusive Manufaktur completano il pacchetto: il logo Porsche e la scritta 911 S/T nella parte posteriore sono in tinta oro.
Il prezzo di listino della 911 S/T è di 314.839 euro, mentre il pacchetto Heritage Design comporta un ulteriore esborso di 17.946 euro. **A**

Sopra, alcuni dettagli dell'abitacolo: i sedili con gusci in materiale plastico rinforzato con i fibra di carbonio, il quadro strumenti con cifre retroilluminate di verde e la fibbia per l'apertura delle porte. Il rivestimento in tessuto Classic Cognac con strisce nere del pacchetto Heritage Design è un altro omaggio alla tradizione.

Orologio dedicato

Porsche Design offre in esclusiva ai clienti della 911 S/T il Cronografo 1 - 911 S/T. Caratterizzato dalla cassa in titanio, non rivestita e sabbiata per risparmiare peso, questo esclusivo orologio si rifà al principio della leggerezza che ha ispirato la nuova edizione speciale della 911. Questo cronografo nasce dal Porsche Design WERK 01.240 e si distingue anche per il rotore che riprende il design della ruota in magnesio della 911 S/T. Prezzo: 12.252 euro.

A rendere ancora più caratteristico il look della S/T provvede il pacchetto Heritage Design, che costa quasi 18.000 euro...

CAPOTE A SCOMPARSA
Una volta aperta, la capote scompare nel vano dietro i sedili, che possono avere la parte posteriore degli schienali rifinita in legno oppure in fibra di carbonio.

SUPERCAR

ASTON MARTIN DB12 VOLANTE

Dopo la coupé, ecco la versione aperta di una sportiva progettata con il principale obiettivo di coinvolgere nella guida. Sotto il lungo cofano anteriore, un V8 Mercedes-AMG di 4 litri, 680 CV e 800 Nm di coppia

Il fatto che la versione Volante sia stata concepita in parallelo con la coupé la dice lunga sull'obiettivo dell'Amministratore Delegato di Aston Martin, Amedeo Felisa -ex Ferrari- che ha definito la DB12 Volante il modello del cambiamento, grazie al quale chi avrà la fortuna di guidarla, ritroverà le stesse qualità dinamiche della versione chiusa. Questo ambizioso obiettivo è stato possibile grazie alla scocca il alluminio estremamente rigida della DB12, soprattutto per quanto riguarda elementi chiave come i punti di ancoraggio delle sospensioni e la traversa posta immediatamente sotto il motore, che hanno consentito di aumentare del 5% la rigidità torsionale della DB12 Volante rispetto al modello precedente, oltre che di incrementare sensibilmente la resistenza alle forze laterali delle sospensioni, addirittura del 140% per quanto riguarda l'asse anteriore. Ma anche la risposta dello sterzo si colloca ai vertici della categoria.

V12? No, V8 biturbo

Il numero 12 non indica purtroppo il frazionamento del motore, perché sotto il lungo cofano anteriore della DB12 Volante pulsa lo stesso V8 biturbo di origine Mercedes-AMG della coupé. Rispetto al motore montato sulla precedente DB11, la potenza è cresciuta fino a 680 CV (+34%) e la coppia massima a 800 Nm grazie ai profili degli alberi a camme modificati, al rapporto di compressione ottimizzato, oltre che in virtù di turbocompressori maggiorati; il tutto associato all'impianto di raffreddamento modificato per smaltire meglio la maggiore quantità di calore generata dal motore. Sul fronte delle prestazioni i numeri parlano da soli: 3,7 secondi per scattare da 0 a 100 km/h e 325 km/h di velocità massima. Anche in questo caso, il cambio è il classico automatico a 8 rapporti ZF8, il differenziale è auto-

La produzione della Volante inizierà nel terzo trimestre del 2023, mentre le prime consegne sono previste per fine anno

SCHERMO DA 10,25”
Lo schermo del nuovo sistema multimediale misura 10,25 pollici. I lunghi paddles del cambio a 8 marce sono fissi.

bloccante a gestione elettronica, mentre il controllo di trazione ESC è regolabile in 4 livelli, che si aggiungono alle 5 modalità di guida preimpostate.

Ammortizzatori adattivi di nuova generazione

La dinamica di guida è stata sensibilmente migliorata anche grazie all'adozione di nuovi ammortizzatori adattivi che vantano addirittura un miglioramento del 500% nella larghezza di banda della distribuzione della forza rispetto all'hardware del modello precedente. Nel confronto con la coupé, l'unica differenza a livello di sospensioni riguarda la taratura di molle e ammortizzatori. Per quanto riguarda invece l'impianto frenante, la DB12 Volante adotta dischi anteriori in ghisa da 400 mm e posteriori da 360 mm, ma tra gli optional figura l'impianto Carbon Ceramic Brake (CCB), che assicura una riduzione dii 27 kg delle masse non sospese. Di serie invece i cerchi in lega forgiati da 21 pollici associati a pneumatici Michelin Pilot S 5 con codice "AML", realizzati secondo i precisi requisiti richiesti dai tecnici Aston Martin.

Tetto in tela che si apre in 14 secondi

Fedele alla tradizione, la DB12 ha mantenuto il classico tetto in tela, anche se la presenza di 8 strati di isolamento ha consentito di migliorare sensibilmente il comfort acustico. La capote impiega 14 secondi per aprirsi e 16 secondi per chiudersi e può essere azionata anche in marcia fino a 50 km/h di velocità; volendo è possibile azionare il tetto anche a distanza, purché ci si trovi entro un raggio di due metri dalla DB12. Per quanto riguarda invece i colori, la capote di serie è nera, ma a richiesta si può scegliere anche tra rosso, blu e "nero e argento".

Interni della coupé con finiture diverse

L'abitacolo riprende le soluzioni inaugurate dalla versione coupé, ma aggiunge finiture a scelta in legno oppure in fibra di carbonio per i pannelli porta e i gusci dei sedili, in modo da creare un ambiente ancora più lussuoso ed esclusivo quando si viaggia a capote abbassata. A rendere hig-tech l'abitacolo della DB12 provvede invece lo schermo da 10,25 pollici del sistema multimediale touch screen, mentre sono stati mantenuti i classici comandi fisici per quanto riguarda l'azionamento del cambio e dell'impianto di climatizzazione. Di serie l'impianto audio Bowers & Wilkins da 390 W con 11 altoparlanti, mentre i più esigenti potranno optare per quello da 1.170 W con 15 altoparlanti e subwoofwer. L'inizio della produzione della DB12 Volante avverrà nel terzo trimestre del 2023, mentre le prime consegne sono previste per fine anno. **A**

DESIGN

Experimental: il futuro di Opel

Questa concept car elettrica anticipa il futuro del design della Casa tedesca e la tecnologia che troveremo nei prossimi modelli

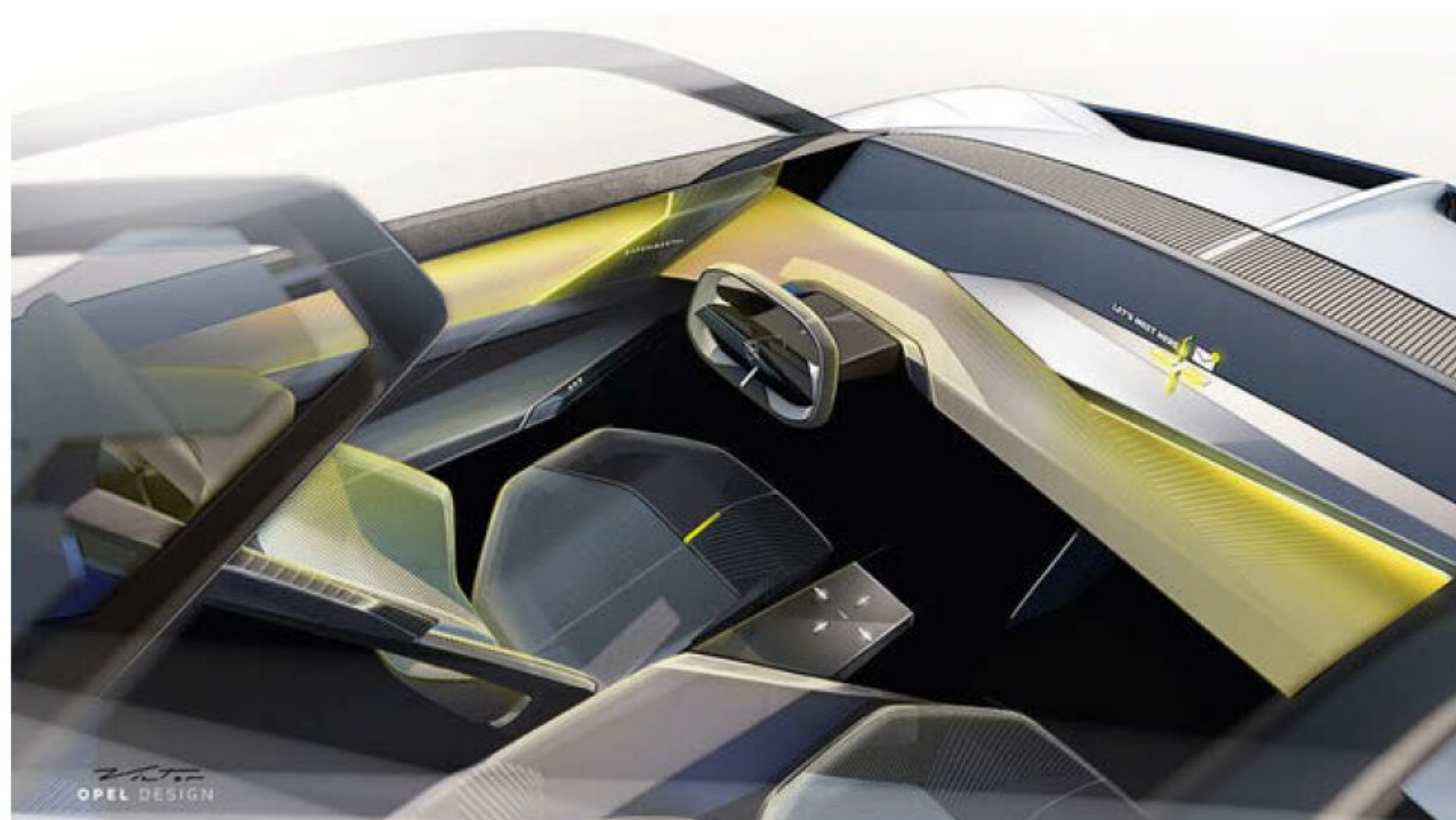
Debutto ufficiale all'IAA Mobility a Monaco di Baviera (dal 5 al 10 settembre 2023), ma già osservando i primi bozzetti si può percepire quanto sia personale e filante il design di questo SUV elettrico del segmento C, basato sulla piattaforma BEV concepita da Stellantis per i futuri modelli del Gruppo a emissioni zero. Molte delle soluzioni stilistiche di quest'auto saranno riprese comunque anche da altre vetture di normale produzione, e tra queste spicca la totale assenza di cromature a favore di un particolare effetto generato dal mix tra elementi illuminati e grafiche a contrasto.

Stemma Opel Blitz illuminato

Nel frontale si nota subito il nuovo logo Opel Blitz illuminato, posizionato al centro della Bussola Opel, che costituisce l'elemento guida della nuova filosofia di design. I sottilissimi gruppi ottici si estendono per tutta la calandra, una soluzione ripresa anche nella parte posteriore; in questo caso non identificata più dal logo Blitz, ma da una più convenzionale scritta Opel. Decisamente proiettati verso il futuro invece gli specchietti retrovisori, composti da telecamere a 180 gradi completamente integrate sui montanti C.

Efficienza aerodinamica alla base di tutto

La cura riposta nei confronti dell'aerodinamica si può percepire già osservando la linea filante, ma anche molto muscolosa, di questa concept car, ma entrando nel dettaglio si notano i flap aerodinamici anteriori e posteriori disegnati in funzione del miglioramento dell'efficienza aerodinamica, esattamente come il diffusore posteriore, che si estende o si ritrae a seconda delle necessità. Gli pneumatici, sviluppati in collaborazione con Goodyear, sono poi in gomma riciclata e montati su cerchi Ronal disegnati anch'essi in funzione dell'efficienza aerodinamica.

La piattaforma su cui nasce Experimental è quella progettata da Stellantis per i futuri modelli elettrici del Gruppo

Molto filante nella vista laterale, Experimental esalta il suo look muscoloso quando la si osserva dall'alto.

Abitacolo accogliente

La conformazione del pianale, progettato appositamente per la propulsione elettrica, ha consentito di massimizzare l'abitabilità, un aspetto ulteriormente amplificato da alcune soluzioni inedite, tra cui spicca il volante ripiegabile, una particolarità resa possibile grazie al sistema di azionamento dello sterzo di tipo steer-by-wire. Degni di nota sono anche i sedili adattivi leggeri, capaci di combinare una struttura snella ma resistente con tessuti caratterizzati dalla tecnologia definita mesh 3D.
I tessuti elettrocromici non sono però fine a sé stessi, dal momento che vantano anche caratteristiche funzionali: per esempio, quando un veicolo entra nell'angolo cieco, viene visualizzato un avviso nel rispettivo inserto della porta e sull'head-up display, massimizzando così la sicurezza per gli occupanti, ma anche per gli altri utenti della strada.

Debutta il Pure Panel

Ma anche la plancia segna un importante passo in avanti, a partire dal cosiddetto Tech Bridge, che di fatto costituisce una nuova interpretazione del Pure Panel vista negli attuali modelli Opel. Invece che attraverso i sempre più diffusi schermi convenzionali, le informazioni relative alla guida e quelle del sistema di infotainment vengono mostrate utilizzando la tecnologia di proiezione aumentata, supportata dall'intelligenza artificiale e dal controllo vocale naturale. Inedito anche il joystick di controllo posizionato davanti al bracciolo anteriore, composto dal Pure Pad fluttuante e trasparente, che può essere configurato a piacimento, consentendo così l'accesso immediato ai comandi più frequentemente utilizzati.
Nata appunto con l'obiettivo prioritario di prefigurare il futuro del marchio Opel, Experimental prosegue una tradizione iniziata nel 1965 dalla Experimental GT, che di fatto può essere considerato il primo studio di design presentato da parte di una Casa automobilistica europea. A

YOUNGTIMER

HONDA S2000

24 anni e non sentirli

A fine anni Novanta, Honda presenta una spider dedicata ai cultori della guida. I suoi punti di forza? Un 4 cilindri VTEC di 2 litri e 240 CV capace di regimi di rotazione nell'ordine dei 9.000 giri, un peso di circa 1.200 kg e un'agilità di riferimento. Oggi è un bene raro, con prezzi in continua ascesa

La storia di questa iconica spider ebbe inizio al Salone di Tokio del 1995, quando Honda presentò a sorpresa la SSM (Sports Study Model), una filante show car disegnata da Pininfarina, equipaggiata con un motore 2 litri 5 cilindri con distribuzione VTEC di derivazione Honda Vigor. Oltre che per la sua linea filante, resa ancora più grintosa dal lungo cofano, questo modello si fece notare per il posto di guida separato rispetto a quello del passeggero e avvolgente in stile monoposto, per la strumentazione digitale e per la presenza del cambio automatico derivato da quello montato sulla NSX.

CARTA D'IDENTITÀ

Anni di produzione
1999-2009

Motore
4 cilindri in linea, 1.997 cc, 240 CV

Prestazioni
0-100 km in 6,2", vel. max 240 km/h

Prezzo al lancio
67.000.000 lire

Valore attuale
25.000/40.000 euro

I primi bozzetti per definire il design della S2000 prendono spunto dalla show car SSM (Sports Study Model) di Pininfarina presentata nel 1995

Dal 1999 al 2009 con poche modifiche

Nel corso della sua "carriera" decennale, la S200 è stata sottoposta ad alcune modifiche, in gran parte di carattere estetico, nel dettaglio:

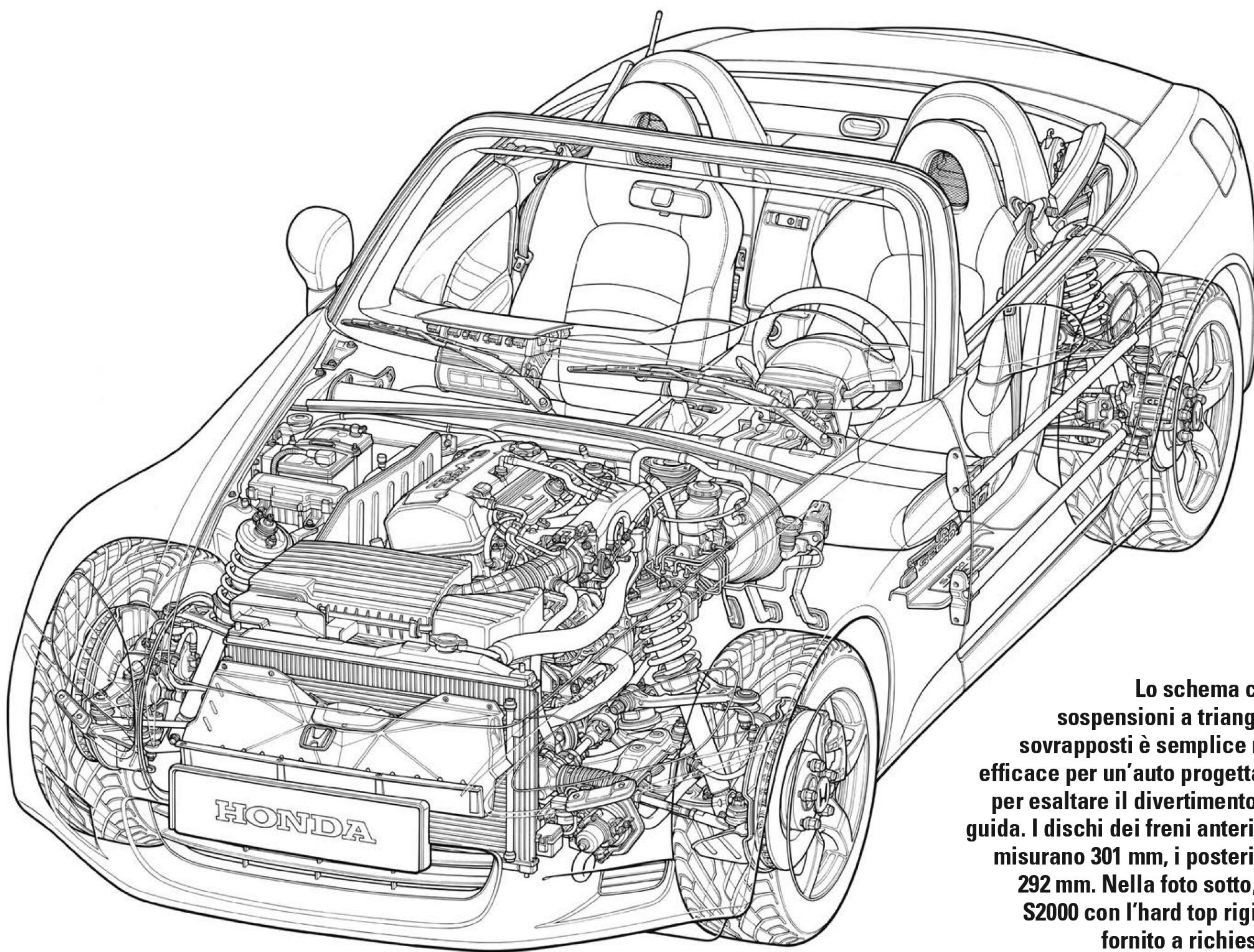
2002: i gusci dei fari sono cromati, il tunnel in plastica viene rivestito in pelle, materiale impiegato anche per la finitura del pomello del cambio, sulle porte compaiono i tweeter dell'impianto audio, i cerchi da 16" sono lucidati e il lunotto della capote in tela è in cristallo.

2004: nuovi scudi paracolpi e gruppi ottici, interni rivisitati e introduzione dei cerchi da 17 pollici. Assetto meno sportivo.

2006: introduzione dell'acceleratore elettronico e del sistema di controllo della stabilità VSA, cerchi da 17" dal nuovo design, sedili con appoggiatesta integrati e cruise control.

2007: serie limitata di 50 esemplari destinati all"Europa, denominata RJ (Rubens Barrichello e Jenson Button) per celebrare la partecipazione di Honda al Mondiale F1. Si distingue essenzialmente per la colorazione bianco perla e alcuni dettagli come la forma dei piloti sul tunnel, davanti alla leva del cambio.

2009: la serie speciale Ultimate Edition, in tinta bianca e con gli interni rossi, segna la fine della produzione della tanto apprezzata sportiva giapponese.

A fianco, la S2000 con la capote ad azionamento elettrico chiusa. In alto, il cerchio da 16 pollici della prima serie. Nella pagina a fianco, la versione del 2004, caratterizzata da cerchi da 17" e scudo paracolpi frontale dal nuovo design.

Lo schema con sospensioni a triangoli sovrapposti è semplice ma efficace per un'auto progettata per esaltare il divertimento di guida. I dischi dei freni anteriori misurano 301 mm, i posteriori 292 mm. Nella foto sotto, la S2000 con l'hard top rigido fornito a richiesta.

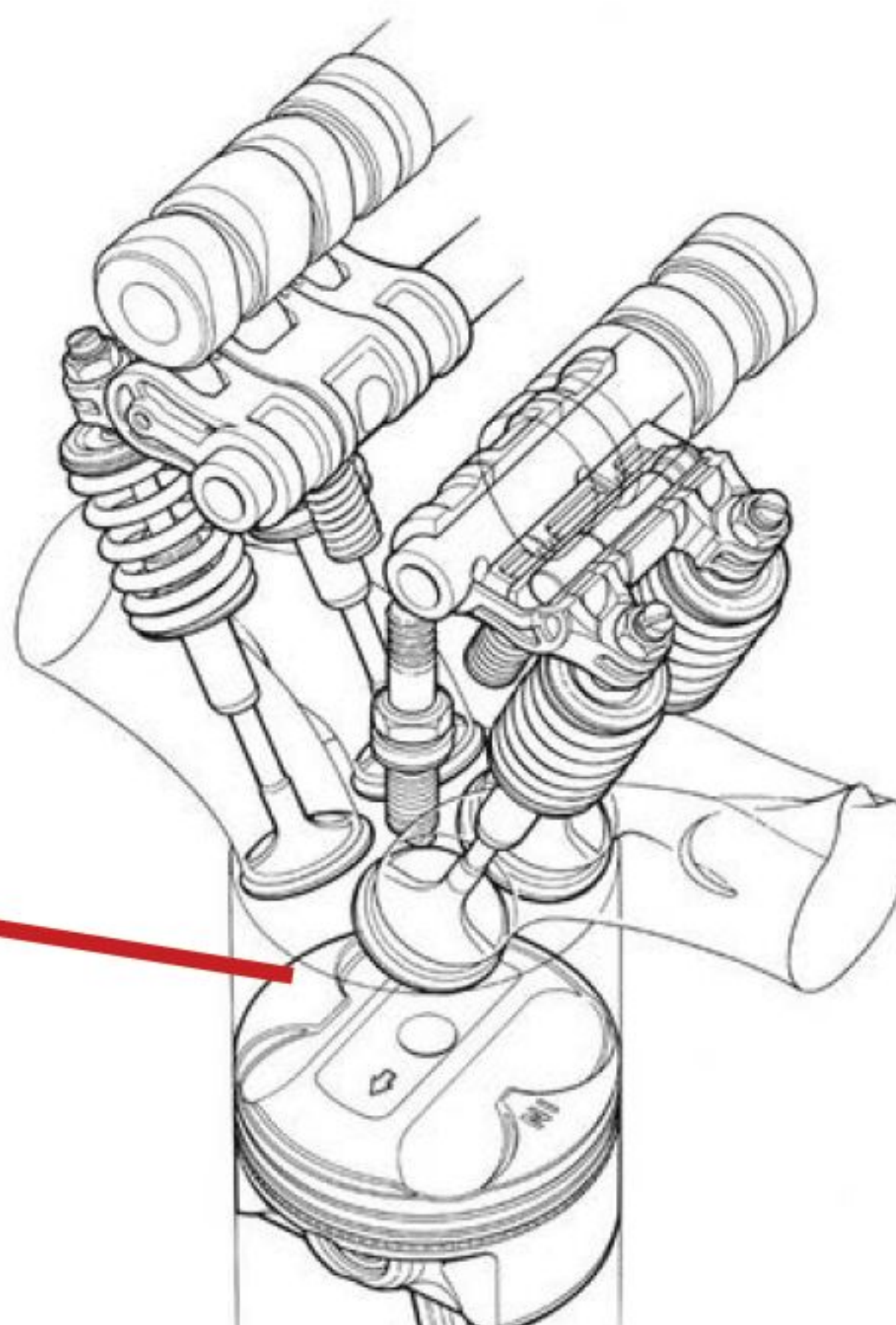
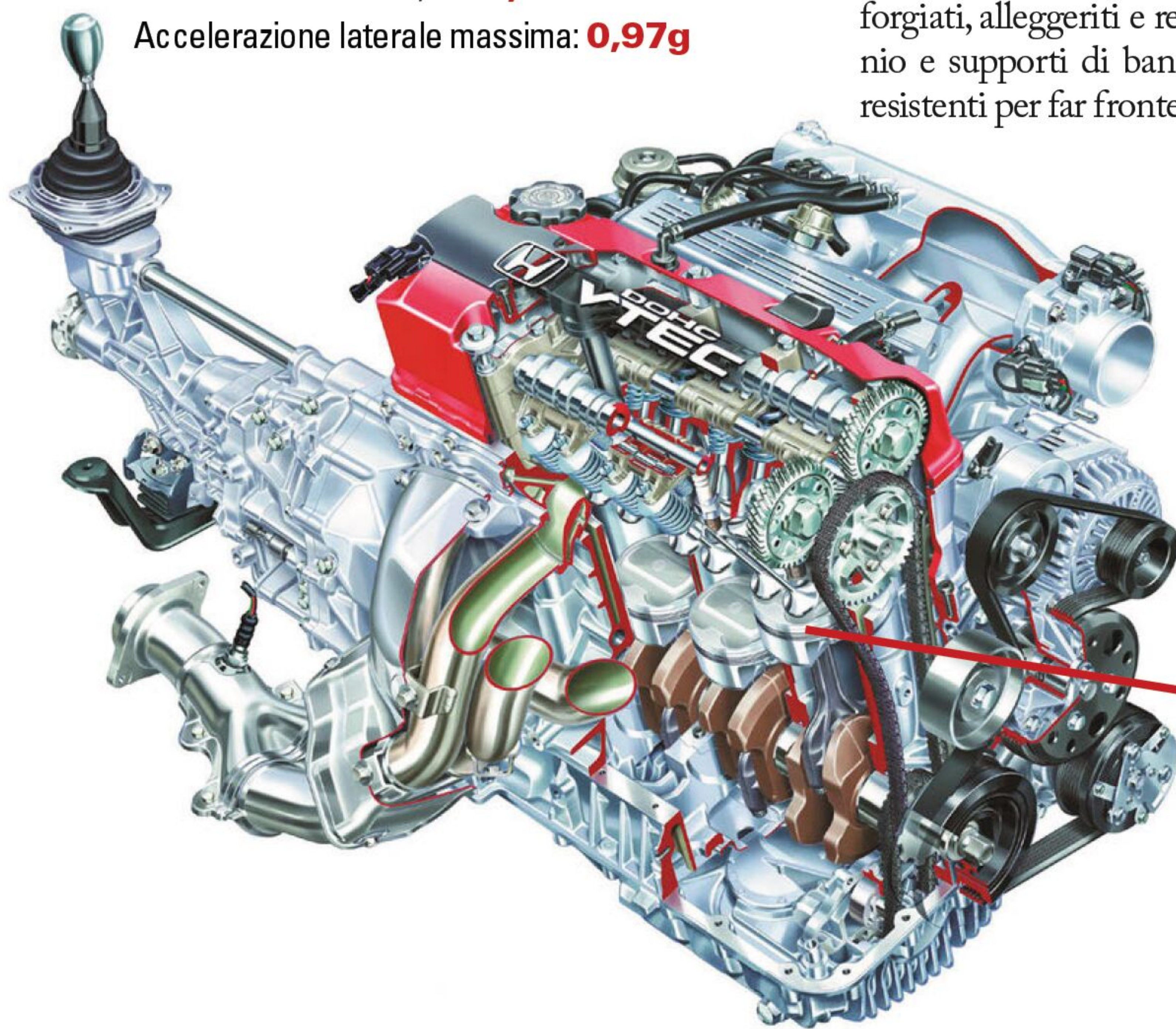
Il motore è molto arretrato per una avvicinare le masse al baricentro

SCHEDA TECNICA

PRESTAZIONI RILEVATE

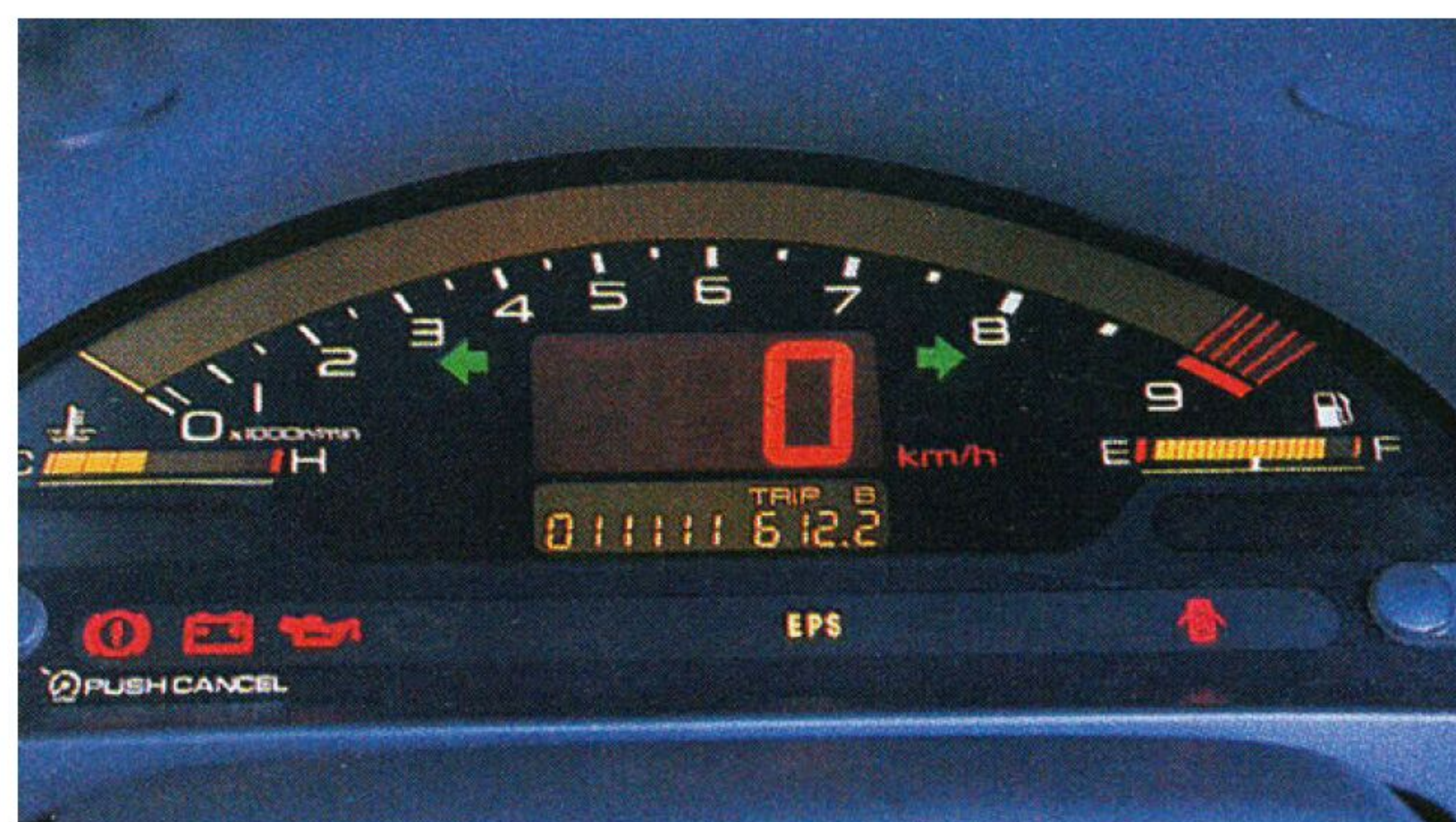
Potenza massima al motore:
233,3 CV a 8.200 giri
Potenza massima alle ruote:
205,5 CV a 8.200 giri
Coppia massima: **20,6 kgm** a 7.460 giri
Velocità massima:
243,2 km/h (in sesta a 8.100 giri)
Accelerazione 0-100 km/h: **6,05 secondi**
Accelerazione 0-400 metri:
14,17 secondi (vel. uscita 160,4 km/h)
Accelerazione 0-1.00 metri:
25,81 secondi (vel. uscita 205,5 km/h)
Frenata da 100 km/h: **35,5 metri**
Frenata da 130 km/h: **61,4 metri**
Accelerazione laterale massima: **0,97g**

VTEC, differenziale autobloccante e ripartizione del peso 50-50

Dalla show car alla produzione il passo fu relativamente breve, tanto che nel 1998 venne presentata la S2000, che però venne commercializzata l'anno successivo. Si trattava di una sportiva a due posti secchi evidentemente ispirata al prototipo presentato a Tokio, ma erede di una tradizione di sportive a 2 posti secchi iniziata nel 1962 con la S360.
La nuova nata resta quindi fedele ai capisaldi delle progenitrici, con il motore anteriore in posizione arretrata, la trazione posteriore e la distribuzione del peso 50-50, proprio come nel caso della concept car SSM. Rispetto a quest'ultima, il motore diventa un 4 cilindri, ma la combinazione tra VTEC evoluto, pistoni forgiati, alleggeriti e realizzati in alluminio e supporti di banco con collari più resistenti per far fronte alla maggiori sollecitazioni meccaniche, si riflette in una potenza massima di 240 CV a 8.300 giri, anche se i 9.000 giri indicati dal contagiri digitale in stile F1 sono assolutamente a portata di mano.
Trattandosi di un modello nato prima di tutto per coinvolgere alla guida, anche il resto della meccanica non è stato certo trascurato, come confermano il differenziale autobloccante meccanico e il cambio manuale a 6 marce dalla corsa ridotta e azionato da un meraviglioso pomello in metallo. Il servosterzo è invece elettrico per risparmiare peso (-5 kg), un altro obiettivo prioritario del suo progettista, Shigeru Uehara, guarda caso lo stesso che ha seguito in prima persona lo sviluppo della gloriosa Honda NSX, la supercar che procurò non pochi grattacapi a marchi blasonati come Ferrari e Porsche.

Il sistema di distribuzione a fasatura variabile VTEC sfrutta camme dal diverso profilo da utilizzare alternativamente ai bassi e alti regimi. I pistoni in alluminio forgiato sono stati alleggeriti nella zona del mantello: raggiungono una velocità media di 22,9 m/s.

Divertimento assicurato

I primi test della S2000 mostrano grande entusiasmo da parte della stampa, che esalta soprattutto l'agilità del telaio e la capacità di allungo del suo straordinario VTEC di 2 litri. Lo conferma la prova del mensile Automobilismo (Ottobre 1999), che si esprime in questi termini:"
Il VTEC giapponese è caratterizzato da una doppia personalità: pronto e docile ai bassi regimi di rotazione, si trasforma in un motore da corsa superati i 6.000 giri, con una progressione mozzafiato interrotta dal limitatore appena superati i 9.000 giri.
Il comportamento stradale si avvicina a quello di un'auto da corsa: l'inserimento in curva praticamente immediato, la quasi totale assenza di rollio e la tenuta molto elevata assicurano un piacere di guida unico sui percorsi misti, dove l'agilità del telaio e le notevoli prestazioni del motore permettono di dare del filo da torcere a vetture di categoria e potenza superiori.
A esaltare la guida provvede anche il cambio, che si distingue per gli innesti molto secchi e precisi e per la corsa molto ridotta.
Il comfort di marcia è da autentica sportiva: rumorosità elevata a tutte le velocità a causa della sonorità del motore e soprattutto dai numerosi fruscii aerodinamici provenienti dalla capote. Comfort sullo sconnesso compromesso dalla taratura rigida delle sospensioni.

Erogazione progressiva del motore aspirato e differenziale autobloccante aiutano a gestire il sovrasterzo

Il quadro strumenti digitale con la barra superiore che funge da contagiri richiama il mondo della Formula 1 dell'epoca. Una soluzione simile era stata utilizzata anche in campo motociclistico dalla coeva Honda VTR 1000 SP1.

Mercato: difficile da trovare originale e con pochi km

Reperire una S2000 in perfette condizioni di originalità non è semplice, trattandosi di modello molto apprezzato nel mondo del tuning, anche in virtù della sua comparsa nel film Fast & Furious (2001) pilotata dal personaggio Johnny Tran e della sua seconda apparizione in 2 Fast 2 Furious con una vettura colorata di rosa e guidata dal personaggio femminile Suki. Numerosi anche gli esemplari trasformati per essere utilizzati prevalentemente in pista, dove il limite della S2000 è costituito soprattutto dall'impianto frenante. Un secondo tema da affrontare è il chilometraggio: trovare un esemplare con meno di 100.000 km è abbastanza difficile, anche se l'affidabilità rappresenta una delle tante qualità di una vettura che, se sottoposta a regolari intervalli di manutenzione, non presenta problemi di sorta nonostante il suo motore dalla potenza specifica di circa 120 CV/litro.
Detto questo, l'offerta sul mercato dell'usato parte da circa 25.000 euro per gli esemplari modificati in modo più o meno profondo, per arrivare ai 40.000 euro e oltre nel caso delle rarissime S2000 con meno di 100.000 km all'attivo. Praticamente introvabili le edizioni speciali. A

L'abitacolo è improntato alla semplicità: già la leva del cambio cortissima e il volante perfettamente verticale fanno venire voglia di guidarla. Non parliamo poi di quando il motore "urla" a 9.000 giri...

Ultimate Edition (2009)

TUNING

BRABUS 900 ROCKET R

PORSCHE **911 TURBO S COUPÉ**

Scarpe grosse...

...e cervello fino. In questo caso, gli enormi pneumatici posteriori 335/45 ZR22 anticipano prestazioni da capogiro: 2,5 secondi nello 0-100 km/h e 340 km/h di velocità (autolimitata!)

La Porsche 911 Turbo S è considerata da molti la sportiva ideale: va fortissimo, la puoi usare tutti i giorni senza dare troppo nell'occhio, ti puoi divertire in pista, ma anche condividere il classico week end con l'anima gemella senza che si lamenti per l'assetto troppo rigido e il rumore assordante del motore, oppure per i sedili a guscio che dopo neanche un centinaio di km ti fanno venire il mal di schiena. Eppure per alcuni la 911 più potente del listino è solo un'ottima base di partenza per realizzare un missile terra-aria capace di far scorrere fiumi di adrenalina ad ogni affondo del gas. Secondo Brabus questi inguaribili amanti delle sensazioni forti sono almeno 25, come il numero delle 900 Rocket R in vendita a 461.500 euro (in Germania). Il nome Rocket (razzo) la dice lunga sull'indole di questa Turbo S "ipervitaminizzata", ma anche il numero che viene prima ha un significato ben preciso. Già, perché il 6 cilindri boxer biturbo di CV ne eroga proprio 900, sufficienti per accelerare da 0 a 200 km/h in 7,2 secondi e toccare 340 km/h prima che l'elettronica provveda a "tagliare" potenza. Ma siamo proprio sicuri che questa scelta si condivisa da tutti i 25 facoltosi clienti?

Il bodykit in fibra di carbonio è stato sviluppato in galleria del vento. La 900 Rocket R è larga 196,8 cm.

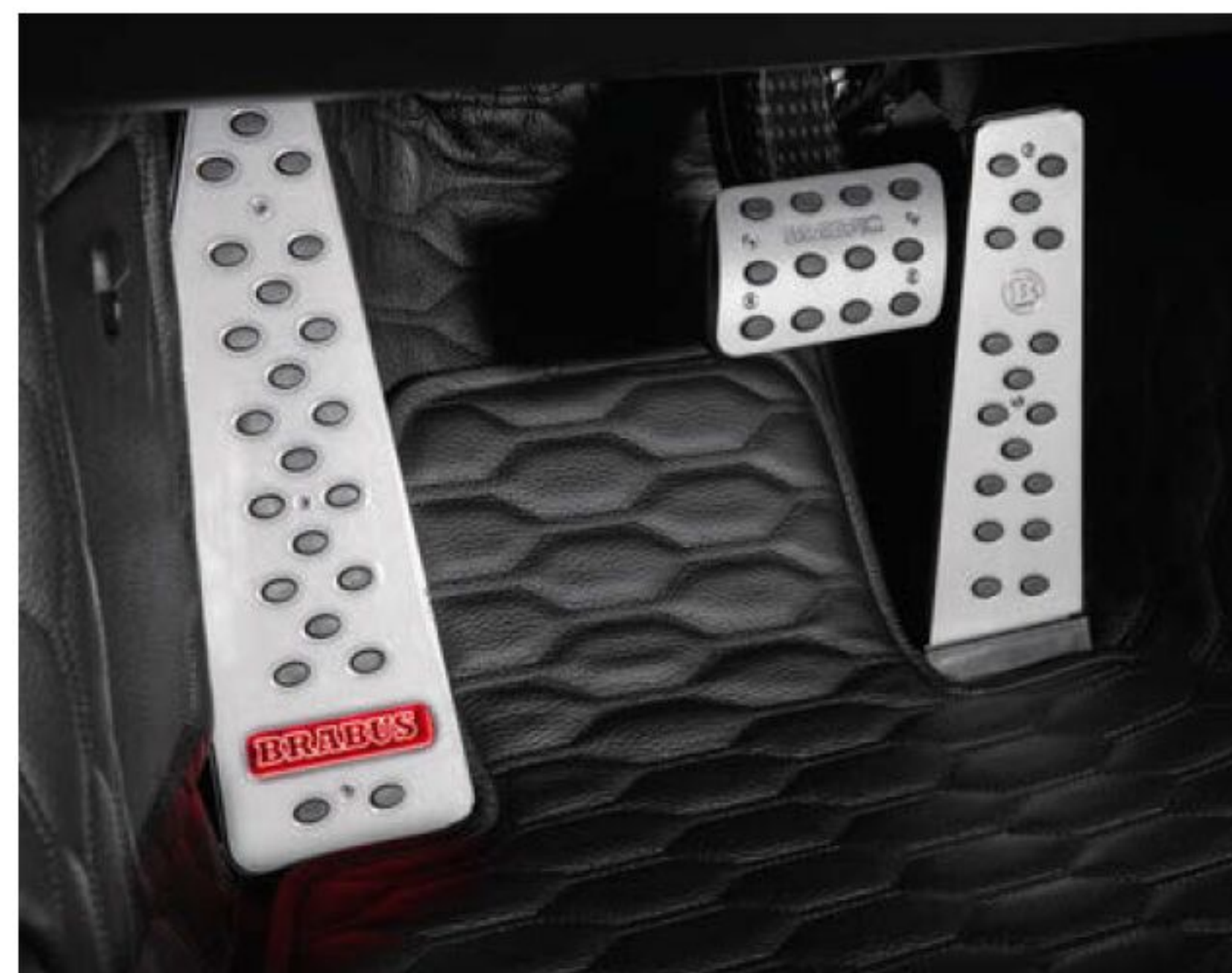
Il kit estetico ha una doppia funzione: aumentare la deportanza
e convogliare l'aria per un raffreddamento più efficace della meccanica

Sospensioni più rigide ma sempre a gestione elettronica PASM

Quando si parla di determinate prestazioni non si può certo prescindere dall'aerodinamica, ecco perché il bodykit in fibra di carbonio della 900 Rocket è stato sviluppato con l'ausilio della galleria del vento. La vistosa appendice aerodinamica frontale non serve quindi solo per far capire di cosa è capace questa vistosa supercar, ma soprattutto per ottimizzare il flusso d'aria verso il sottoscocca carenato, oltre che per migliorare l'andamento d'aria verso i radiatori frontali e i condotti di raffreddamento dei freni. E cosa dire dei parafanghi bombati fino a raggiungere 196,8 cm di larghezza? Che sono bellissimi, certo, ma anche che quelli anteriori integrano sfoghi d'aria in grado di gestire i vortici d'aria generati dalla rotazione delle ruote alle incredibili velocità di cui la 900 Rocket è capace. I posteriori invece, non solo hanno consentito di accogliere gli enormi pneumatici 335/45 ZR22, ma anche di raffreddare in modo più efficace gli intercooler. Nel posteriore spiccano invece, oltre ai 4 terminali di scarico da 100 mm di diametro dell'impianto sportivo Brabus, l'estrattore d'aria concepito per lavorare in sintonia con la nuova aerodinamica, oltre allo spoiler retrattile progettato in galleria del vento per assicurare una maggiore deportanza al posteriore. Come nell'auto di serie, cambia automaticamente altezza e inclinazione a seconda della velocità e del programma di guida selezionato. A proposito, l'assetto è stato abbassato e irrigidito per far fronte alle nuove prestazioni, ma resta il sistema elettronico di gestione PASM (Porsche Active Suspension Management), oltre alla possibilità di sollevare il muso alle velocità più basse.

I cerchi forgiati sono stati realizzati appositamente per la 900 Rocket. In basso, i terminali da 100 mm dello scarico Brabus.

Sopra, l'estrattore d'aria posteriore in carbonio è stato completamente rivisto per ottimizzare i flussi d'aria. A fianco, gli estrattori d'aria sui parafanghi.

Pelle trapuntata, Alcantara e dettagli rossi per un abitacolo tailor made

Pedaliera in alluminio anodizzato e finiture in fibra di carbonio completano la personalizzazione dell'abitacolo della 900 Rocket R

Prestazioni "monstre", abitacolo con finiture di lusso

Soffermandosi sui dati tecnici e sulle prestazioni di questa Turbo S all'ennesima potenza si potrebbe prefigurare un abitacolo in stile racing, modello 911 GT3 per intenderci, invece l'interno della 900 Rocket R richiama più quello di una Bentley che non di una supercar così estrema e prestazionale. Questo grazie soprattutto alla pelle trapuntata grigio ardesia che riveste sedili e pannelli porta, per non parlare della placchette sugli schienali con la scritta Brabus Masterpiece a sottolineare l'esclusività di questo prodotto. Un tocco di sportività è dato invece dalle cuciture rosse, tinta ripresa anche la cornice delle bocchette di aerazione, le griglie degli altoparlanti e di alcuni comandi sulla plancia. Non mancano poi le finiture di plancia e consolle in carbonio, oltre alla pedaliera in alluminio anodizzato.

Fibra di carbonio praticamente ovunque: dal tetto ai cerchi, senza dimenticare ogni singola appendice aerodinamica

Turbo che "soffiano" a 1,9 bar

Da 46 anni Brabus si occupa della sviluppo di motori ad alte prestazioni e, nel caso specifico, il 6 cilindri boxer biturbo di 3,8 litri è stato ulteriormente potenziato rispetto ai 650 CV e 800 Nm della configurazione di serie. Per raggiungere 900 CV a 7.200 giri e 1.000 Nm a 5.100 giri, il tuner tedesco è intervenuto soprattutto sul sistema di sovralimentazione, adottando nuovi turbo Brabus VTG in grado di raggiungere una pressione massima di 1,9 bar e associati a particolari valvole waste gate con adattatori BoostXtra capaci di generare un particolare sound in rilascio. Ma non è tutto, perché l'impianto di scarico Brabus in Inconel, pur mantenendo catalizzatori e filtri antiparticolato, è stato ulteriormente affinato, sia sul fronte delle prestazioni che del sound. Come nel caso dell'auto di serie, mantiene il by-pass in grado di modificare l'intensità del sound a seconda del programma di guida selezionato. Naturalmente il software di gestione di motore e cambio, sempre a doppia frizione a 8 marce, è stato rimappato in funzione delle prestazioni e del nuovo hardware. A proposito di prestazioni, i 2,5 e 7,2 secondi dichiarati rispettivamente nello scatto 0-100 e 0-200 km/h si commentano da soli, così come la velocità massima che è stata limitata elettronicamente a 340 km/h solo per preservare gli pneumatici Continental SportContact 7 nella misura 255/45 ZR21 all'avantreno e 335/45 ZR22 al retrotreno. I cerchi forgiati Monoblock P sono integrati dai cosiddetti Aerodiks, ovvero anelli realizzati in fibra di carbonio progettati per estrarre l'aria calda generata dai dischi dei freni durante la loro rotazione. A

Tutte le appendici aerodinamiche e gli specchietti presentano finiture in carbonio.

La parte inferiore dello scudo paracolpi è stata progettata per convogliare più aria verso i radiatori frontali (a fianco).

SUPERCAR

MASERATI MCXTREMA

Deriva dalla MC20, ma è stata concepita solo per l'utilizzo in pista la nuova coupé del Tridente realizzata in soli 62 esemplari. I suoi numeri? 740 CV e circa 1.300 kg di peso

Era stata dichiarata fin dalla prima apparizione della MC20 la volontà di tornare a correre per rinverdire i successi della gloriosa MC12, e le promesse sono state puntualmente mantenute, presentando a giugno la GT2 che debutterà nel Fanatec GT2 European Series 2023. Ora è il turno della MCXtrema, un'estremizzazione del concept MC20, come suggerisce appunto il nome, con l'intento da un lato di celebrare il passato del marchio Maserati, dall'altro di esaltare lo spirito racing della MC20. Quanti tra i 62 fortunati clienti la conserveranno come una reliquia nella propria collezione invece di usarla in pista non è dato a sapersi, ma una cosa è certa: i designer del Centro Stile Maserati e gli ingegneri hanno lavorato a stretto contatto per dar vita a qualcosa di veramente unico, non solo dal punto di vista estetico appunto, ma anche da quello prestazionale.

Estetica funzionale alle prestazioni

L'input degli ingegneri è stato quello di aumentare il carico aerodinamico per un utilizzo prettamente pistaiolo, ma senza snaturare la pulizia del design di una delle supercar a motore centrale più eleganti del mercato. Certo, dire che l'ala posteriore in fibra di carbonio sia discreta sarebbe decisamente fuori luogo, ma collegarla visivamente alla pinna che divide idealmente il posteriore in due sezioni non solo ha consentito di ottimizzarne l'efficacia, ma anche di rendere meno posticcio un elemento che in altri casi sembra aggiunto senza tenere minimamente in considerazione lo stile. Le stesse considerazioni valgono anche per il frontale della MCXtrema, in cui spicca lo splitter ideato per massimizza la deportanza a vantaggio di handling e performance migliori in curva.

Stesso telaio, sospensioni e freni racing

La base di partenza è già di per sé ottima alla luce degli eccellenti valori di rigidità della leggerissima monoscocca in fibra di carbonio della MC20, quindi l'anima racing di questo modello è stata esaltata intervenendo sull'assetto, nel caso della MCXtrema composto da ammortizzatori a 4 vie, molle e la barra antirollio completamente regolabili in modo da adattarsi a qualsiasi condizione di pista. Anche le geometrie delle sospensioni sono state riviste dopo una lunga serie di test effettuati utilizzando anche del simulatore del Maserati Innovation Lab. L'impianto frenante con dischi in fibra di carbonio è stato adattato all'uso estremo in pista, anche per quanto riguarda la taratura dell'ABS, completamente ricalibrata per l'impiego al limite, esattamente come è avvenuto per il servosterzo elettrico.

Il V6 Nettuno da 740 CV e 730 Nm

Grazie all'ottima base di partenza il V6 Nettuno di 3 litri ha richiesto interventi abbastanza limitati per raggiungere 740 CV di potenza massima e 730 Nm di coppia.
Oltre alla mappatura della centralina e all'impianto di scarico racing, sono stati anche sostituiti i turbocompressori. La potenza è cresciuta di circa 110 CV rispetto all'auto di serie e viene raggiunta a 7.500 giri, mentre la coppia massima è disponibile già a partire da 3.000 giri.
Il cambio è ti tipo sequenziale a 6 rapporti azionato dai paddles dietro al volante, mentre il differenziale è autobloccante meccanico.

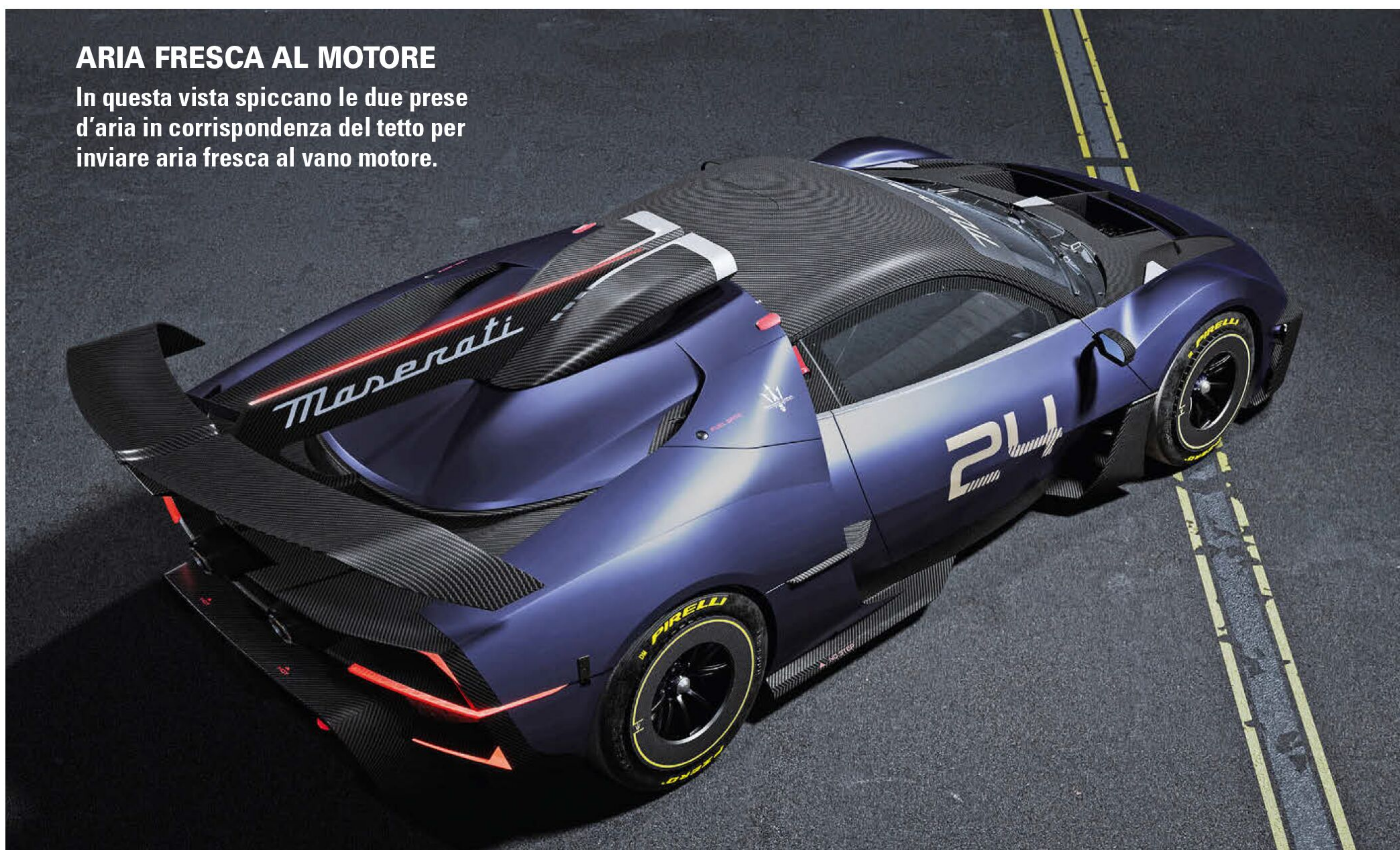
La pinna che collega l'ala posteriore con il padiglione serve per migliorare la stabilità.

Il volante integra un monitor da 5″ in stile Formula 1. La consolle è sdoppiata per facilitare il raggiungimento dei comandi. Il sedile per il passeggero è opzionale.

Sedile fisso, pedaliera e piantone di sterzo regolabili

L'abitacolo di un'auto da corsa è evidentemente focalizzato sul pilota, che in questo caso può contare su un sedile racing monoscocca con cinture a 6 punti e sulla gabbia di sicurezza (entrambi omologati FIA). Per definire la posizione di guida ideale si può intervenire sulle regolazioni di pedaliera e piantone di sterzo, con il pilota che può modificare in tempo reale anche la taratura dello sterzo, la soglia di intervento del controllo di trazione e la ripartizione della frenata, oltre alla mappatura del motore. Potrebbe sembrare paradossale, ma una Maserati, seppure dall'impostazione così estrema, deve mantenere un adeguato comfort, e questo obiettivo è stato ottenuto grazie all'efficacia del sistema di climatizzazione e al particolare posizionamento delle bocchette di ventilazione. La luminosità del display posizionato al centro del volante è regolabile e le etichette sulla console e sul volante sono reattive ai raggi UV, per consentire una perfetta visibilità in tutte le condizioni di luce. A richiesta è disponibile anche il sedile per il passeggero. **A**

ARIA FRESCA AL MOTORE

In questa vista spiccano le due prese d'aria in corrispondenza del tetto per inviare aria fresca al vano motore.

CONCEPT CAR

LAMBORGHINI LANZADOR CONCEPT

Il lancio della prima Lamborghini completamente elettrica è previsto per il 2028, ma la concept Lanzador prefigura il futuro della Casa del Toro. Segni distintivi? Linee da granturismo e altezza da terra da SUV

Lamborghini definisce Ultra GT questa muscolosa concept car che riprende alcuni tratti stilistici delle prime GT 2+2 Lamborghini, come la 350 e la 400 GT. Alle linee del passato vengono aggiunti numerosi elementi ripresi dal mondo aerospaziale, oltre ad altre soluzioni ispirate a Sesto Elemento, Murciélago e Countach LPI 800-4. Nonostante le forme in stile SUV, Lanzador vanta un'altezza di soli 1,5 metri grazie al padiglione molto basso che richiama la cabina di pilotaggio di un jet.

Aerodinamica attiva

L'aerodinamica gioca un ruolo primario su un'auto elettrica, dove è necessario ridurre la resistenza all'avanzamento quando non serve per massimizzare l'autonomia e incrementarla ogni volta che il pilota richiede le massime prestazioni. Ecco perché si è fatto ricorso al sistema ALA (Aerodinamica Lamborghini Attiva) introdotto da Huracán Performante e Aventador SVJ, aggiungendo nuovi dispositivi aerodinamici attivi nella parte anteriore e posteriore per assicurare la massima efficienza nella modalità Urban, e il miglior carico aerodinamico possibile in Performance.

Wheelspeed control

La prima Lamborghini al 100% elettrica adotta due motori, uno per asse, gestiti elettronicamente per assicurare la massima trazione. Merito anche del sistema Wheelspeed Control, che regola in modo ancora più puntuale la potenza e la coppia su ogni singola ruota, per garantire inserimenti in traiettoria ancora più precisi e fluidi, e uscite di curve rapidissime. Completano il quadro le sospensioni pneumatiche attive e l'asse posteriore sterzante. L'abitacolo associa invece elementi di ispirazione aerospaziali con il concept di una GT 2+2, dando così origine ad una quattro posti sì molto sportiva, ma anche adatta a trasportare bagagli o attrezzature. Gli elementi stilistici seguono un'impostazione tipicamente Lamborghini, come la console centrale a forma di Ypsilon, che ospita l'unità di controllo per accedere al sistema di infotainment, all'impianto di climatizzazione e alle nuove funzioni digitali. Più in alto si trova invece l'iconico comando definito Lamborghini Tamburo, che consente di cambiare le impostazioni dinamiche dell'auto, gestire il sistema di intrattenimento, l'impianto di climatizzazione e le nuove funzioni digitali. I passeggeri ricevono le informazioni attraverso innovativi pannelli digitali a scomparsa, mentre il pilota può utilizzare il selettore Lamborghini Anima per selezionare i vari programmi di guida. A

Gli interni sono realizzati con materiali sostenibili, il carbonio è rigenerato.

SUPERCAR

FERRARI 812 COMPETIZIONE TAILOR MADE

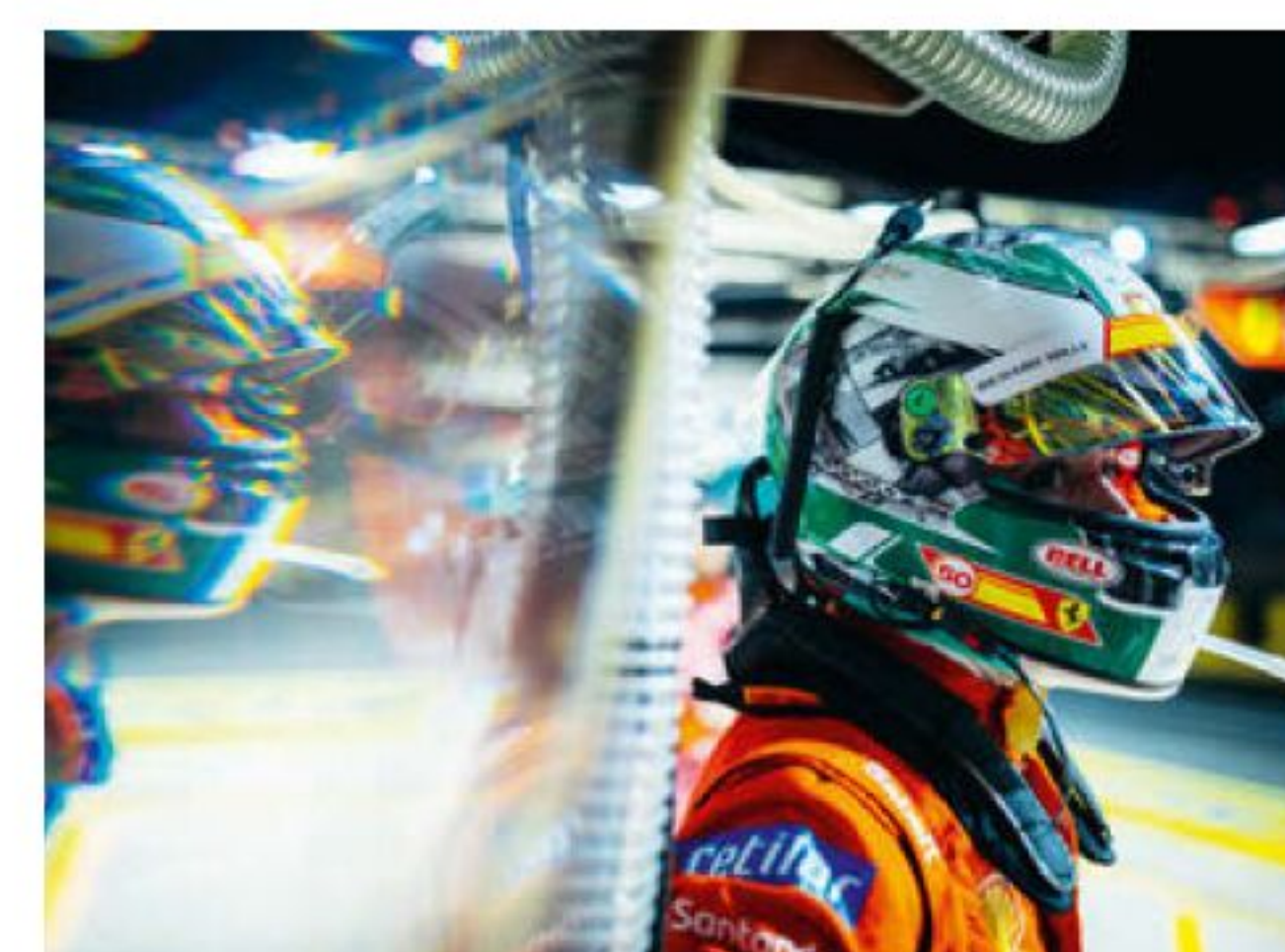
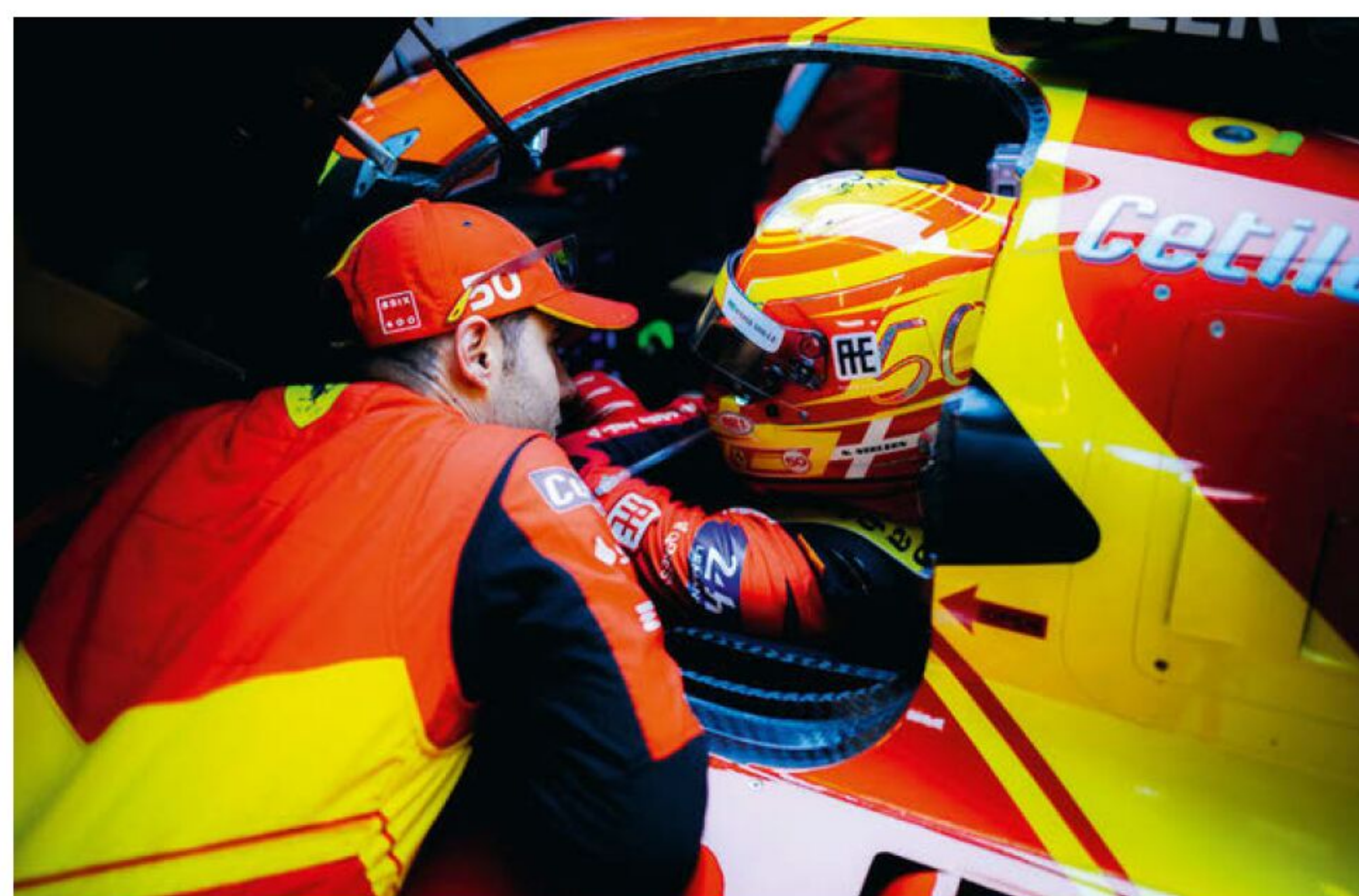
Un esemplare unico, commissionato da Ferrari North America, verrà battuto all'asta in occasione del Ferrari Gala di New York il 17 ottobre prossimo

Essendo realizzata in soli 999 pezzi, la 812 Competizione è già di per sé un pezzo raro, anzi, rarissimo, figuriamoci questo particolare esemplare Tailor Made presentato in occasione della la Monterey Car Week. Si tratta di una 812 Competizione commissionata da Ferrari North America, filiale americana della Casa di Maranello, che verrà battuta all'asta in occasione del Ferrari Gala che si terrà a New York il 17 ottobre prossimo. Il ricavato verrà devoluto a favore di progetti di supporto all'istruzione per le giovani generazioni, una causa da sempre sostenuta dalla Casa del Cavallino Rampante. Il concetto su cui si basa questo esemplare unico è quello del foglio bianco, o meglio, giallo, visto che l'idea è partita uno degli ormai iconici cartoncini gialli su cui i designer di Maranello trasferiscono le loro prime idee, intuizioni e appunti dalla mente al foglio. Sull'auto, di colore Giallo Tristrato opaco, sono state tracciate in Nero DS Sketch opaco le linee tracciate dal designer che immaginò le forme della 812 Competizione e i suoi dettagli più iconici. Ricordiamo, per esempio, la lama in fibra di carbonio che taglia sul piano orizzontale il cofano anteriore fungendo da presa d'aria per il motore, le caratteristiche branchie sulle fiancate, nonché i generatori di vortici sull'iconico lunotto sprovvisto di cristallo.

I tratti in nero opaco riprendono quelli tracciati dal designer che immaginò la 812 Competizione. La carrozzeria è in Giallo Tristrato opaco.

Alcantara impreziosita da sketch di design

La stessa "filosofia" è stata ripresa anche per quanto riguarda gli interni, con l'Alcantara composta al 65% da poliestere riciclato (già anticipato dalla Purosangue) personalizzata con gli sketch di design ricamati direttamente sul tessuto utilizzando una tecnica molto innovativa. Completano la personalizzazione dell'abitacolo, il pavimento e la parete posteriore in Superfabric trilobato nero. A

Prima di entrare in pista ogni pilota si prepara con esercizi fisici che includono isometria e ginnastica per gli occhi.

Ogni pilota ha le proprie strategie e ognuno ha affrontato in maniera diversa questa massacrante gara di durata

SPORT

FERRARI A LE MANS

Dietro le quinte

Sulla vittoria della 499P alla 24 Ore di Le Mans si è detto di tutto, ma cosa è successo dietro le quinte del team Ferrari prima e durante questo evento memorabile? Scopriamolo insieme

Con la vittoria alla 24 Ore di Le Mans, la Casa del Cavallino Rampante ha scritto un altro importante capitolo della sua lunga storia, ma ci sono anche alcuni lati meno noti al pubblico che costituiscono una parte determinate di questa grandissima impresa, come, per esempio, i turni di riposo, l'alimentazione e la preparazione fisica. Ogni pilota ha le proprie abitudini e ognuno di loro ha affrontato questa massacrante maratona in modo diverso.

I turni di riposo

Partiamo da James Calado, pilota della 499P numero 51 che ha tagliato per prima il traguardo: "Per la prima volta, dopo diverse edizioni, quest'anno durante la corsa non ho dormito". Scelta completamente diversa quella del compagno di squadra Alessandro Pier Guidi: "Ho dormito, certamente, ma non oltre le 4 ore nell'intero arco della gara. Per noi l'impegno dura ben più di 24 Ore: basti pensare che ci svegliamo il sabato mattina e sino alla domenica sera siamo impegnati in pista". Queste sono invece le dichiarazioni di Antonio Giovinazzi, il terzo pilota salito sul gradino più alto del podio in Francia: " Nel corso delle 24 ore ho fatto dei micro-sonni, dei brevi cicli di riposo per i quali mi ero allenato nelle settimane precedenti l'evento francese, seguendo le indicazioni del mio preparatore atletico". Non si tratta di una tecnica che viene naturale, come spiega il pilota italiano: "Bisogna seguire una routine: chiudere gli occhi, fare dei respiri profondi, percepire al meglio il proprio corpo. E ascoltare musica rilassante, come il suono del flauto tibetano, che sento in cuffia quando sono in pista durante le pause, e mi aiutare a gestire l'adrenalina". Diversa ancora la "strategia" di Antonio Fuoco, pilota della 499P numero 50, partita in pole position e arrivata quinta al traguardo a Le Mans: "Non ho dormito nel vero senso della parola, ma ho riposato qualche ora sommando le varie pause". La medesima strategia di Nicklas Nielsen: "Penso che la gestione del sonno e del riposo sia molto soggettiva. Io non dormo molto finché stiamo gareggiando, ma provo a rilassarmi tra un turno di guida e il successivo. Molto dipende da come stiamo andando in pista e dalla strategia che stiamo seguendo: quando sono consapevole che tornerò in auto dopo un paio d'ore, per esempio, non riesco a dormire".

L'alimentazione

La soluzione ideale è quella di nutrirsi con spuntini frequenti per ottimizzare l'apporto energetico e la velocità nella digestione. Partiamo da Calado : "Mi idrato e mangio piccole porzioni di cibo prima di ogni stint. All'occorrenza mi nutro anche con barrette energetiche e integratori in gel". Pier Guidi segue più o meno la stessa "ricetta": "Ogni volta che scendo dalla 499P mangio qualcosa: pasta o riso in bianco, insieme a una fetta di crostata". Durante le 24 ore di gara, Giovinazzi ha invece consumato sette spuntini: la cena del sabato sera, la colazione alle 3 di domenica mattina e si è "concesso" un solo caffè nel cuore della notte poco prima di tornare al volante. "A cena ho mangiato 60 grammi di riso, tagliata di pollo con rucola e 200 grammi di Parmigiano Reggiano, mentre il mio spuntino-tipo è composto da 50 grammi di bresaola, 200 grammi di frutta secca e 15 mandorle non tostate – precisa Giovinazzi –. E poi in frigorifero non mancano mai le crêpes: la base è già pronta ed è perfetta perché puoi decidere, in base all'esigenza e all'ora in cui le mangi, se prepararle dolci oppure salate".

La preparazione fisica

Prima di salire sulla 499P ogni pilota si prepara, non solo sul piano tecnico – confrontandosi con gli ingegneri nel garage su quelle che sono le strategie da seguire e le variabili da tenere in considerazione – ma anche a livello fisico. Un autentico "warm-up" che include esercizi di isometria, e anche una sorta di ginnastica per gli occhi, ovvero un esercizio nel quale i piloti seguono con lo sguardo un determinato dettaglio, posto dinanzi a loro, guardando in ogni direzione, con l'obiettivo di riscaldare la muscolatura oculare. I riflessi, del resto, sono essenziali per tornare al volante e dare il massimo sin dal primo giro in pista. A

MOTOCICLISMO

BMW **CE 02**

Si allarga verso il basso la proposta full electric della Casa tedesca. Le forme moderne e minimaliste sviluppate orizzontalmente si ispirano al fratellone "04" e inglobano la power unit da 11 kW (e un picco di coppia di 55 Nm) che lo inseriscono nella categoria degli L3, equivalente ai 125 a motore. È disponibile anche la versione "50", con 4 kW di potenza e velocità limitata a 45 km/h per i 14enni. Due le modalità di guida presenti: la tranquilla Flow e la full power Surf. Il telaio in tubi di acciaio fa il paio con un forcellone

Disponibilità: inizio 2024
Prezzo: 8.750 euro (11 kW); 7.750 euro (4 kW)

CFMOTO **700MT**

La crossover cinese adatta il nome alla cresciuta cilindrata del motore bicilindrico parallelo, che passa da 649 a 693 cc. La potenza sale a 67 CV (+10,5) e la coppia a 60 Nm (+5,6) a 7.250 giri. Due le mappe motore (Eco e Sport), mentre non è chiaro se sia stato introdotto il controllo di trazione. Invariate le quote ciclistiche (interasse 1.425), l'altezza sella (820 mm) e il peso (218 kg). La 700MT svela anche una inedita carrozzeria disegnata intorno all'importante faro anteriore a doppio elemento verticale: cambiano le fiancatine e migliorano le finiture relative alle cover del telaio e alla sella. La forcella è regolabile solo nell'idraulica in estensione, mentre il mono anche nel precarico molla. Infine, c'è ancora il parabrezza regolabile e arriva un inedito schermo TFT da 5" con collegamento bluetooth e due prese USB. Valigie laterali e telaio paramotore sono optional.

Disponibilità: inizio 2024
Prezzo: 6.999 euro

DUCATI **MULTISTRADA V4 S EASY LIFT**

Non si tratta di una nuova versione, ma di un aggiornamento che potrebbe far felici tanti possessori della crossover bolognese che vedono nell'altezza sella un problema di "convivenza". Mutuato dalla sorella Rally arriva il sistema elettronico Easy Lift: una volta acceso il quadro, la centralina "sgonfia" le sospensioni, la seduta si abbassa rendendo più facile issare la moto dal cavalletto laterale. L'operazione dura tre minuti, dopo di che si resetta e torna tutto alla normalità. L'aggiornamento elettronico entra a far parte del pacchetto di dotazioni di serie e affianca il Minimum Preload, che riduce il precarico del mono per rendere più facile mettere giù i piedi in manovra o fermi al semaforo. Easy Lift verrà installato gratuitamente anche sulle Multistrada V4 S già esistenti.

TRIUMPH **TIGER 900 RALLY/GT ARAGON EDITION**

L'anno scorso il cinque volte campione di Enduro Ivan Cervantes ha vinto il rally raid spagnolo Baja Aragon in sella a una Tiger 900 Rally Pro. Oggi la casa inglese mette in catalogo, ma solo per ciò che resta del 2023, un'edizione limitata dedicata al pilota spagnolo della Rally Pro e della GT Pro, entrambe caratterizzate da una livrea inedita, il telaio paramotore (e para serbatoio per la sola Rally). In più, sono state aggiornate le livree di tutta la gamma, dalle Street e Speed Triple alle Bonneville, dalla Rocket III alle Trident/Tiger 660 e Tiger 850.

Disponibilità: già in vendita
Prezzo: da 16.645 euro c.i.m.

HONDA **X-ADV E FORZA 750**

I maxiscooter di Tokyo ricevono una rinfrescata alla gamma colori. Nello specifico, poi, il crossover automatico X-ADV vede l'arrivo di due Special Edition su base grigio e rosso con il nome in grande che corre dalla sella al tunnel centrale su entrambe le fiancate. Per quanto riguarda il fratello più elegante, vi sono due colorazioni sobriamente monocromatiche (rosso e grigio) più un aggressivo nero con cerchi oro.

Disponibilità: in autunno 2023
Prezzo: n.d.

SYM **ADX 125**

Il segmento dei crossover automatici si arricchisce con l'arrivo del piccolo ottavo di litro della Casa taiwanese, che mette sul piatto uno stile ricercato, muscoloso e allo stesso tempo equilibrato. Il frontale dritto e con "becco" è un richiamo al mondo delle moto enduro, così come la presenza di pneumatici appositamente studiate per un uso anche su terra. Della dotazione da top di gamma fanno parte poi il plexi regolabile, i fari full LED, lo start&stop, l'ABS, il controllo di trazione TCS, la presa USB, il display TFT da 5", il sistema A.L.E.H. (non fa sollevare il posteriore quando si accelera) e il serbatoio da 15 litri. Il motore è un monocilindrico raffreddato a liquido da 125 cc, 12,2 CV e 11,5 Nm di coppia.

Disponibilità: in vendita
Prezzo: 4.050 euro c.i.m.

Una strada ideale per chi ama la guida, con panorami mozzafiato che invitano anche a concedersi una pausa

PASSIONE

ITINERARIO

LIGURIA
PASSO DEL BRACCO

28 km

612 m (Passo del Bracco)

Paese di Framura **(SP)**
★★★★★

Circuito con vista

Una cerniera tra le città di Genova e La Spezia, che serviva agli antichi romani, ma piaceva tanto ai banditi. Asfalto perfetto e curve a esse disegnate con precisione chirurgica sono un chiaro invito alla guida

testo di Mario Ciaccia
foto di Leonardo Lucarelli, Tommaso Pini e Mario Ciaccia

Un giorno abbiamo avuto una visione, ma si può parlare anche di pulsione: la Milano-Roma senza rettilinei. Cioè collegare le più grosse città italiane facendo soltanto strade "curvose". Il tutto da fare in botta unica, senza andare a nanna, in onore di antichi eventi come la Mille Miglia o la Milano-Taranto. L'idea ci venne quando scoprimmo la SS412 della Valle Tidone, che era un inaspettato modo di allontanarsi da Milano facendo qualche curva. Il concetto alla base prevedeva strade sì tutte a curve, ma dirette, senza divagazioni, cincischiamenti o arzigogoli. Per cui: SS412, Passo del Penice, Val Treb-

Oggi dal Bracco a Levanto, sopra, ci si arriva in auto, prima degli anni Settanta era possibile farlo solo a piedi o in barca.

Fondo perfetto, curve a esse e clima quasi sempre mite: un invito alla guida, soprattutto con una spider o una cabriolet.

bia, Valle Aveto, Passo del Bracco. Fin qua era tutto chiaro. Una volta scesi dal Bracco si aprivano infinite possibilità, tipo proseguire in Lunigiana e Garfagnana o passare più a nord, in pieni Appennini. Ma il progetto s'è arenato. Non l'abbiamo mai fatta, 'sta cosa (ma spero che la faremo, prima o poi). Avremmo pure identificato l'auto ideale per questa traversata, ovvero la Mazda MX-5: agile, facile, spider, abbastanza parca nei consumi e con un motore potente il giusto.
Son passati anni, sono uscite tante auto nuove e l'idea è sempre nelle nostre teste, ma non l'abbiamo (ancora) concretizzata. Il Passo del Bracco s'è rivelato necessario, in questo progetto, perché fa da cerniera tra i passi liguri e la Toscana, dato che non attraversa le montagne in maniera perpendicolare alla costa, ma parallela.
Questa cosa di salire e scendere sulle montagne viaggiando paralleli alla costa la fanno anche altre strade liguri, come il Fasce, il Faiallo o il Beigua, tanto che un'altra cosa che abbiamo in mente ma che non facciamo mai è un Coast-to-SameCoast facendo tutte le asperità liguri parallele alla costa.

Sapore di mare

Il Bracco però ha il sapore di una migrazione estiva con promesse di spiagge tirreniche. Le sue caratteristiche lo fanno apprezzare molto dagli amanti della guida, soprattutto in moto: fondo perfetto, curve a esse e clima quasi sempre mite, anche a gennaio: la sua quota è modesta (615 m) e la strada risente dei benefici influssi del mare. Rocce, pini e la vista di tutto quel blu. Da lassù si vedono alcune isole dell'arcipelago toscano e le vette della Corsica, con il Cinto (2.706 m) innevato fin quasi all'estate.
Ma perché c'è un passo così a ridosso della costa? Mentre Beigua, Faiallo e Fasce hanno una striscia relativamente piatta tra loro e il mare, il Bracco è il punto di passaggio più agevole tra Sestri Levante e La Spezia, perché lì le montagne finiscono dritte in mare. Ci sono le famose Cinque Terre, isolate da sempre. Di quanto fosse impervia la zona lo sapevano già gli antichi Romani, che sul Bracco fecero passare la Via Aurelia, con grosse difficoltà. Per secoli il collegamento tra Genova e La Spezia è sempre risultato difficoltoso. Lo è rimasto anche dopo il 1823, quando il tracciato, sotto Carlo Felice, venne allargato e sistemato per poter essere percorso con le carrozze. Era comunque stretto, pieno di burroni, soggetto a frane e questo lo rendeva un ideale covo di banditi.
Il Manzoni vi passò nel 1827 con sua madre e tutta la famiglia e ne parló in toni epico-umoristici, soprattutto in merito alle vertigini di cui soffriva la mamma.

Occhio ai briganti

La strada è stata ulteriormente sistemata per adeguarla al traffico automobilistico, ma è rimasta pericolosa anche quando l'hanno asfaltata, per via del fenomeno del banditismo, uno degli ultimi a resistere nel Nord Italia: addirittura fino ai primi anni Settanta. Un fenomeno così grave che il giornalista Domenico Ravenna ci ha scritto un libro, "Passaggio sul Bracco" (cui hanno dedicato una trasmissione tv, Presa diretta, nel marzo del 2021). Fa riflettere il fatto che le due bande più attive nel dopoguerra, cioè quella dei Manzo e dei Tullio, erano composte da ex partigiani, che avevano combattuto

PASSO DEL RASTRELLO

PARCO AVVENTURA VAL DI VARA

ARRIVO TRIGOSO

BRACCO

Cima Stronzi
Ospedale di San Nicolao di Pietra Colice

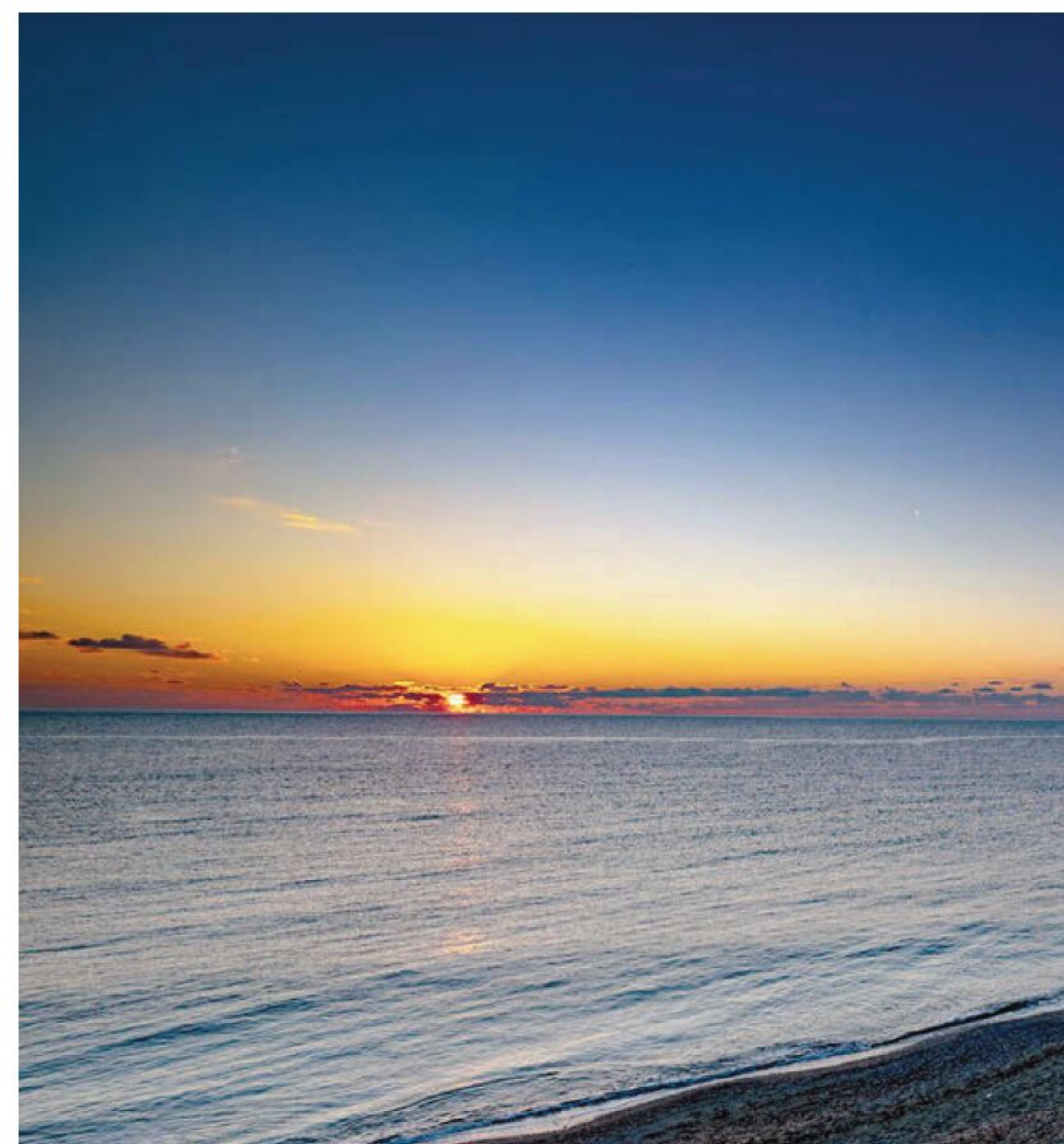
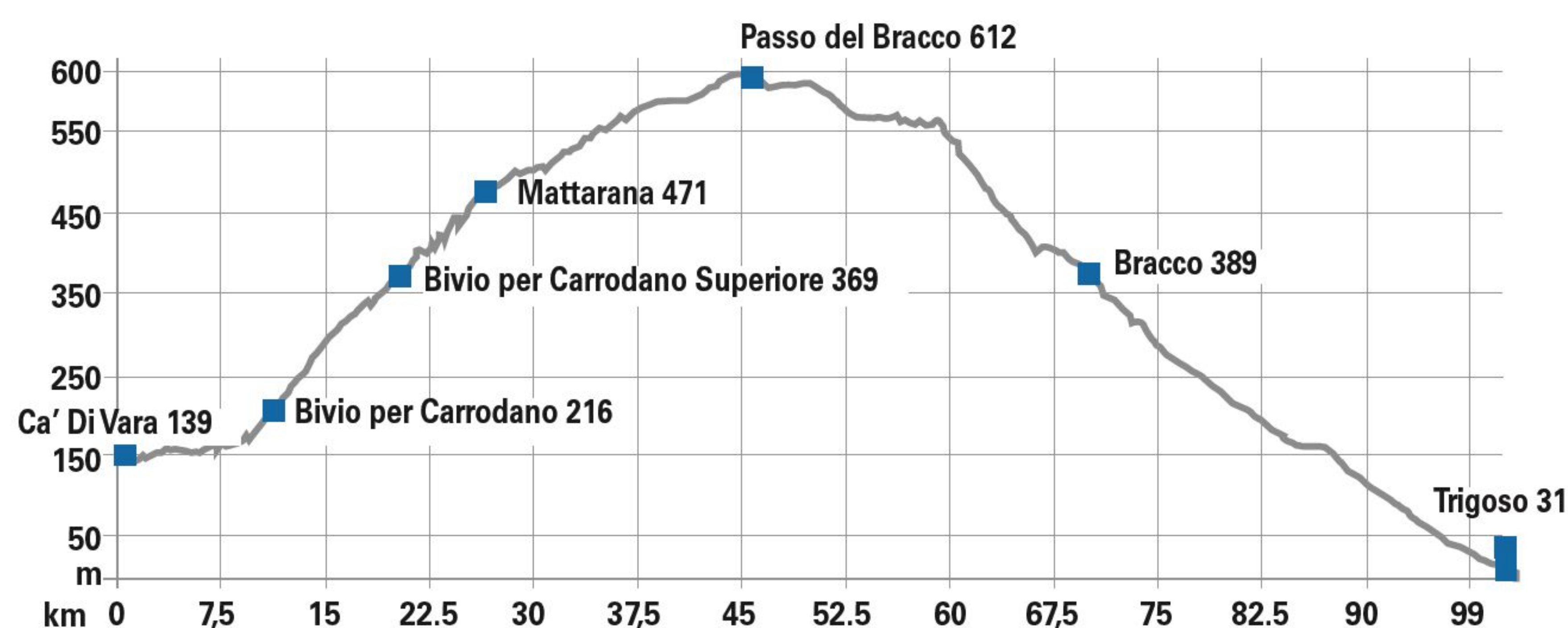
PASSO DEL BRACCO

MATTARANA

PARTENZA CA' DI VARA

CARRODANO

Percorso principale
Variante

La salita inizia a Ca' di Vara, staccandosi dalla SS566 della Val di Vara a 139 m di quota. Prima di Sestri Levante si sfiora il paesino di Bracco

Passo del Bracco 612
Mattarana 471
Bivio per Carrodano Superiore 369
Bracco 389
Bivio per Carrodano 216
Ca' Di Vara 139
Trigoso 31

contro i nazifascisti e che usavano armi rubate ai tedeschi. Queste bande non esitavano a uccidere chiunque osasse ribellarsi, così come ad attaccare la Polizia, quando organizzava convogli di viaggiatori proprio con lo scopo di proteggerli. In pratica, per loro era indifferente combattere per la libertà di un popolo o uccidere membri innocenti di quello stesso. Tra i rapinati illustri c'è stato pure un giovane Sandro Pertini, nel 1946, al quale rubarono 18.000 lire, una pistola… e il pigiama. In generale si trattava di agguati in stile pellerossa, soprattutto dalle parti di Mattarana, magari bloccando la strada con tronchi d'albero o con auto messe di traverso. C'era il trucco del taxi: ti facevi caricare in città, gli dicevi di salire sul Bracco e poi lo rapinavi. Oppure venivano imbastiti finti posti di blocco con rapinatori travestiti da poliziotti. La Polizia, quella vera, come abbiamo detto riusciva a fare poco, per cui vennero organizzati convogli ferroviari con trasporto auto tra La Spezia e Sestri Levante. Tutto ciò è finito il 18 marzo del 1971, quando è stata inaugurata l'autostrada A12.

Da est a ovest

Nei tardi anni Settanta sono state costruite anche le strade che, dal Bracco, scendevano verso Bonassola, Levanto e le Cinque Terre: fino ad allora, ci si arrivava a piedi o in barca. Tanto che una variante molto interessante che suggeriamo è quella di raggiungere La Spezia, dal passo, scendendo su Levanto, Bonassola o Fremura. Anche se nel nostro "Milano-Roma senza rettilinei" andremmo da ovest ad est, suggeriamo di affrontare il tragitto in senso contrario, per terminare la strada nella bella Sestri Levante. La salita inizia a Ca' di Vara, staccandosi dalla SS566 della Val di Vara, ad appena 139 m di quota. Si gira intorno a due antichi paesini arroccati su colline (Carrodano e Carrodano Superiore) e si raggiunge Mattarana, a quota 471, che era il punto più sfruttato dai banditi per i loro agguati. Il tracciato si basa quasi interamente su sequenze di curve a medio raggio alternate a destra/sinistra, spesso con S meravigliose. Poco prima del passo, a sinistra si stacca la discesa su Levanto: è più stretta e offre belle viste sul mare. Una volta scesi sulla splendida cittadina si può tornare a La Spezia con la SP38, che è estremamente tortuosa,

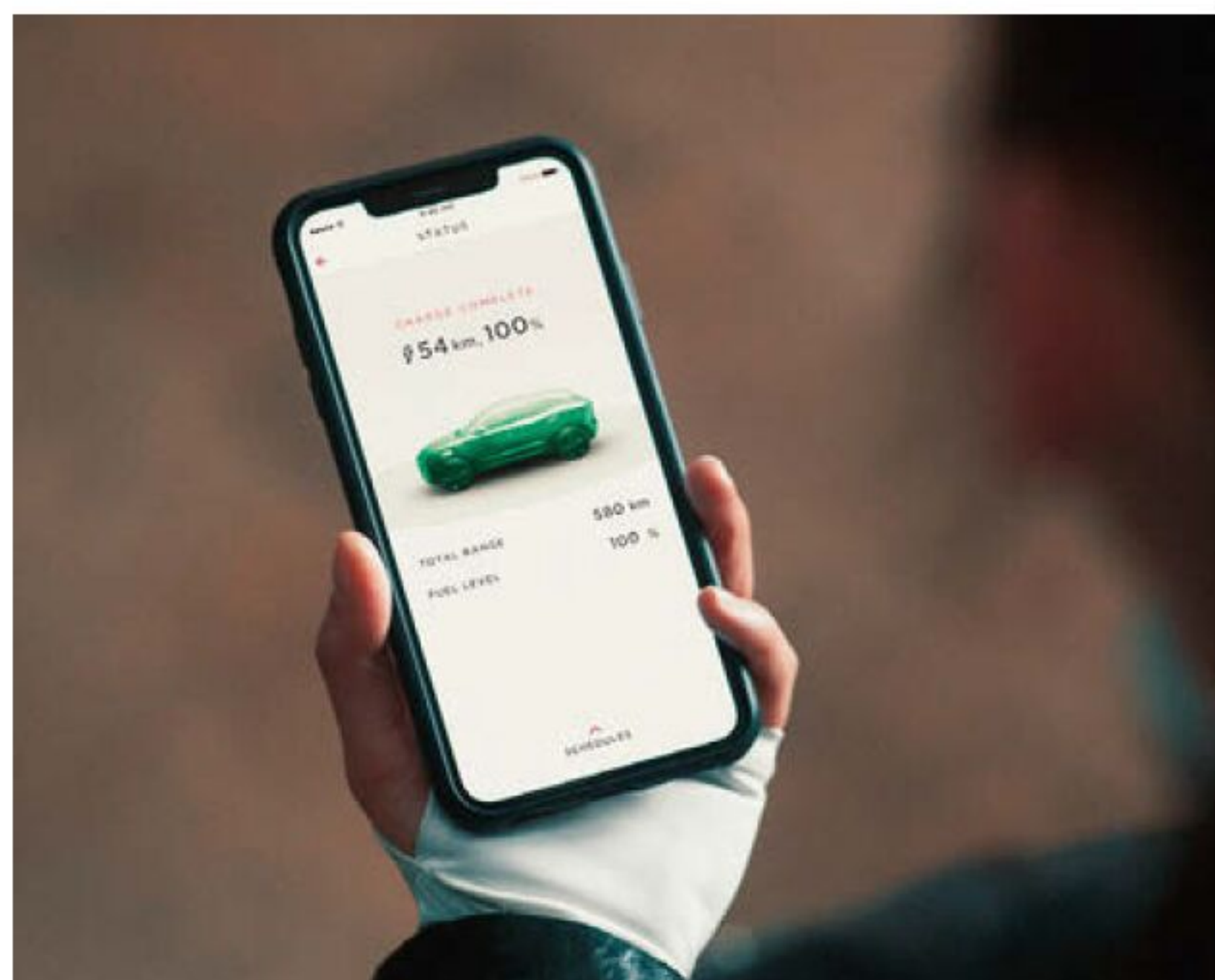
Sestri Levante, sopra, è il punto di arrivo del nostro itinerario, che prevede anche una deviazione verso Levanto, in basso.

Ma che nome è?

Ma torniamo lassù, verso il passo. Subito dopo l'incrocio con la via che, a sinistra, scende a Levanto, c'è un'altra strada, che si stacca a destra e che però è vietata al traffico. Facendola a piedi, in 2,2 km porta all'Hospitale San Nicolao, che era il vecchio ospizio del Bracco. Dove, per tale, non si intende come oggi un ricovero per persone anziane, ma il rifugio che ospitava i viandanti, offrendo vitto e alloggio. Il che ci dice che l'antico tracciato fosse un po' diverso. Oggi è ridotto in rovina.

La cosa assurda è che si trova su una montagna chiamata Cima Stronzi: e fa un certo effetto scrivere questa parola su un giornale senza avere sensi di colpa. Poco dopo quel bivio c'è il passo, sopra al quale si trovano degli edifici diroccati. Poi inizia la lunga discesa verso Sestri Levante e la Baia del Silenzio, sfiorando il paesino di Bracco, cui è stato conferito l'onore di dare il suo nome al punto di valico. **A**

Sopra, un pacco batteria collocato sul pianale così da abbassare il baricentro a vantaggio della guidabilità e dello spazio a bordo. Resta sempre il problema del peso.

La Jaguar E-Pace PHEV, a sinistra, è un'ibrida plug-in, Secondo la Casa, in un tempo di 30 minuti ricarica da 0 all'80% della capacità. Può percorrere fino a 62 km in elettrico.

Gran parte delle auto elettriche offrono App per gestire la ricarica da remoto, ma anche per attivare la climatizzazione a distanza

APPROFONDIMENTI TECNICI

Alla scoperta del mondo dell'elettrificazione

Il processo di elettrificazione è in continua evoluzione, con l'obiettivo imposto dall'UE di fermare la produzione di auto con motore termico dopo il 2035. Oggi le tecnologie per ridurre emissioni sono fondamentalmente cinque: vi spieghiamo in cosa consistono

Nel 2035 non si potranno più vendere auto con motore termico, una decisione che ha creato grande scompiglio nel settore dell'automotive, soprattutto per i tempi stretti imposti da questa scelta del Parlamento Europeo. Ma è già da tempo che i limiti sulle emissioni sono diventati sempre più restrittivi, motivo per cui le Case automobilistiche sono state costrette a correre ai ripari, con soluzioni più semplici per aggiornare i motori già esistenti (mild-hybrid) e tecnologie più complesse e costose per i nuovi modelli (Plug-In, Full Electric e la tecnologia e-Power di Nissan). Di seguito, un breve vademecum per districarsi nel variegato mondo dell'elettrificazione.

MILD-HYBRID

Si tratta di auto a bassa elettrificazione, contraddistinte dalla presenza di un sistema di alternatore-starter collegato meccanicamente (in genere attraverso una cinghia) al classico motore termico. In fase di rilascio, questo dispositivo recupera una parte di energia che viene immagazzinata in una piccola batteria separata rispetto a quella della rete di bordo principale, corrente utilizzata poi dall'alternatore–starter per ridurre lo sforzo del motore termico nelle fasi in cui inquina di più, quindi in ripresa e nelle ripartenze tipiche della marcia urbana. Si tratta di un sistema che produce risultati poco significativi sul fronte delle emissioni e dei consumi, ma che ha consentito di omologare numerose vetture come ibride a tutti gli effetti e con tutti i vantaggi del caso in termini di incentivi e circolazione nei centri urbani soggetti a limitazioni. Questa tecnologia ha un costo limitato per i produttori e può essere facilmente installata anche su motori di precedente generazione in modo da poter ottemperare alle sempre più severe normative introdotte per limitare le emissioni. Una delle prime Case automobilistiche che ha fatto ricorso a questa tecnologia è stata il Gruppo Volkswagen, ma anche FCA ha omologato come ibridi alcuni modelli di larga diffusione, tra cui la Fiat Panda e la 500. Una curiosità: anche la potentissima Audi RS6 (600 CV) gode dei benefici riservati alle auto ibride in virtù dell'apporto di questo tipo di tecnologia.

PRO

- Costi di applicazione ridotti
- Omologazione ibrida

CONTRO

- Impossibilità di procedere in modalità elettrica
- Riduzione minima dei consumi

Sotto, la catena di montaggio di Audi e-tron GT, che condivide la meccanica con la Porsche Taycan.

La BMW X5 xDrive50, sopra, associa un sei cilindri in linea a benzina con un motore elettrico per una potenza combinata di 360 kW/490 CV.

L'elettrificazione aggiunge prontezza di risposta, ma anche peso...

HYBRID

Sono le auto che, al motore termico convenzionale, alimentato a benzina oppure a gasolio, sommano uno o più motori elettrici di supporto alla propulsione principale. Pioniere in questo settore è stata Toyota (Prius e Yaris), seguita poi a ruota da numerose Case automobilistiche, europee e non. Rispetto alle auto tradizionali, ma anche alle mild-hybrid che abbiamo appena menzionato, le ibride convenzionali offrono sensibili riduzioni dei consumi e delle emissioni, spesso consentono di percorrere brevi tratti in modalità completamente elettrica e sul libretto di circolazione riportano dati di emissioni di CO2 molto bassi che, in molti casi, permettono un accesso agevolato alle ZTL (Zone a Traffico Limitato). Tra gli svantaggi di questa tecnologia figurano il peso elevato delle batterie e del sistema di gestione delle stesse che fa inevitabilmente crescere la massa totale della vettura, il prezzo superiore rispetto a quello di un'auto convenzionale e una riduzione dei consumi avvertibile soprattutto nella marcia urbana, dato che quando si viaggia in autostrada, e più in generale ad andatura costante, l'apporto della propulsione elettrica è sostanzialmente irrilevante, non procurando di conseguenza risparmi di carburante su tracciati di questo tipo.

PRO

- Sensibile riduzione dei consumi in città
- Miglioramento delle prestazioni negli spunti

CONTRO

- Considerevole aumento del peso della vettura
- Irrilevante riduzione dei consumi in autostrada

LAMBORGHINI **REVUELTO**

OPELA **ASTRA**

LANCIA **PU+RA HPE**

Neppure le supercar sono riuscite a sfuggire al processo di elettrificazione

L'immagine sotto mostra quanto poco gli organi meccanici di un'auto elettrica impattino sull'altezza, un vantaggio sia per la distribuzione delle masse, sia per i designer, liberi di concepire forme molto filanti.

Sulla sinistra, il vano motore della Nissan Juke Hybrid, a fianco, la presa di ricarica della Jaguar E-Pace.

IBRIDE PLUG-IN

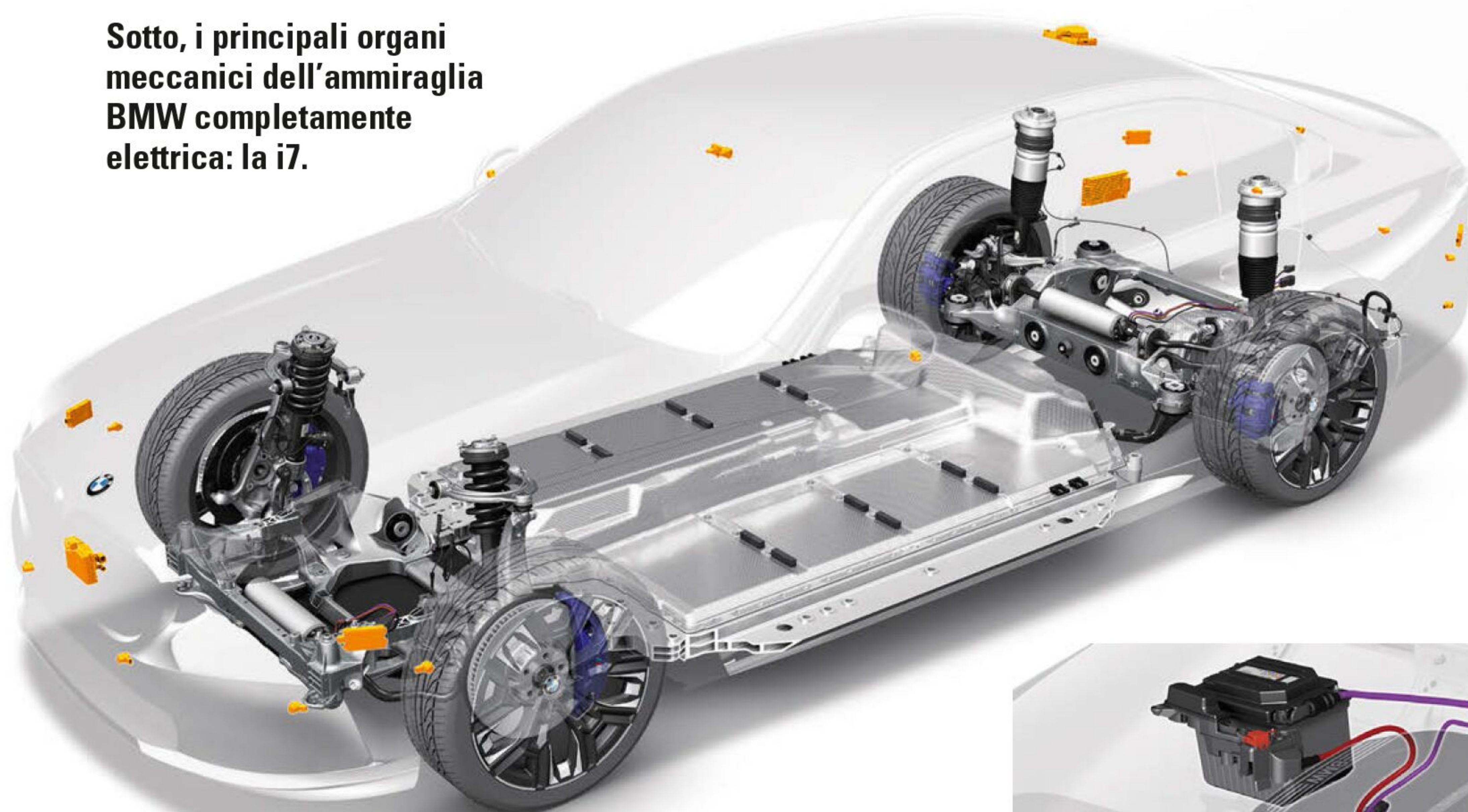
In linea di massima sono vetture ibride a tutti gli effetti, ma sfruttano batterie dalla maggiore capacità e motori elettrici più potenti per poter percorrere distanze più elevate in modalità completamente elettrica. Dispongono quindi anche di una presa per consentire di ricaricare la batteria nei periodi di inutilizzo, per esempio durante le ore notturne, e sono caratterizzate da tempi di ricarica molto più brevi rispetto a quelli delle elettriche convenzionali. Le percorrenze di queste auto in elettrico puro sono però abbastanza limitate, visto che i modelli più recenti arrivano fino a circa 100 km, ma possono rappresentare la soluzione ideale per chi deve percorrere poca strada per raggiungere il posto di lavoro, oppure anche per coloro che desiderano associare i vantaggi di una vettura convenzionale per i lunghi viaggi e quella di un'auto elettrica pura nella marcia urbana. Alcuni modelli dispongono poi della funzione di ricarica della batteria attraverso il motore termico principale, rendendo così possibile la ricarica della stessa durante la marcia autostradale, per poi poter marciare a emissioni zero una volta raggiunta la città. Al momento si tratta forse della soluzione più pratica, ma purtroppo la differenza di prezzo tra un'ibrida convenzionale e il corrispondente modello con tecnologia plug-in nella maggior parte dei casi è molto marcata.

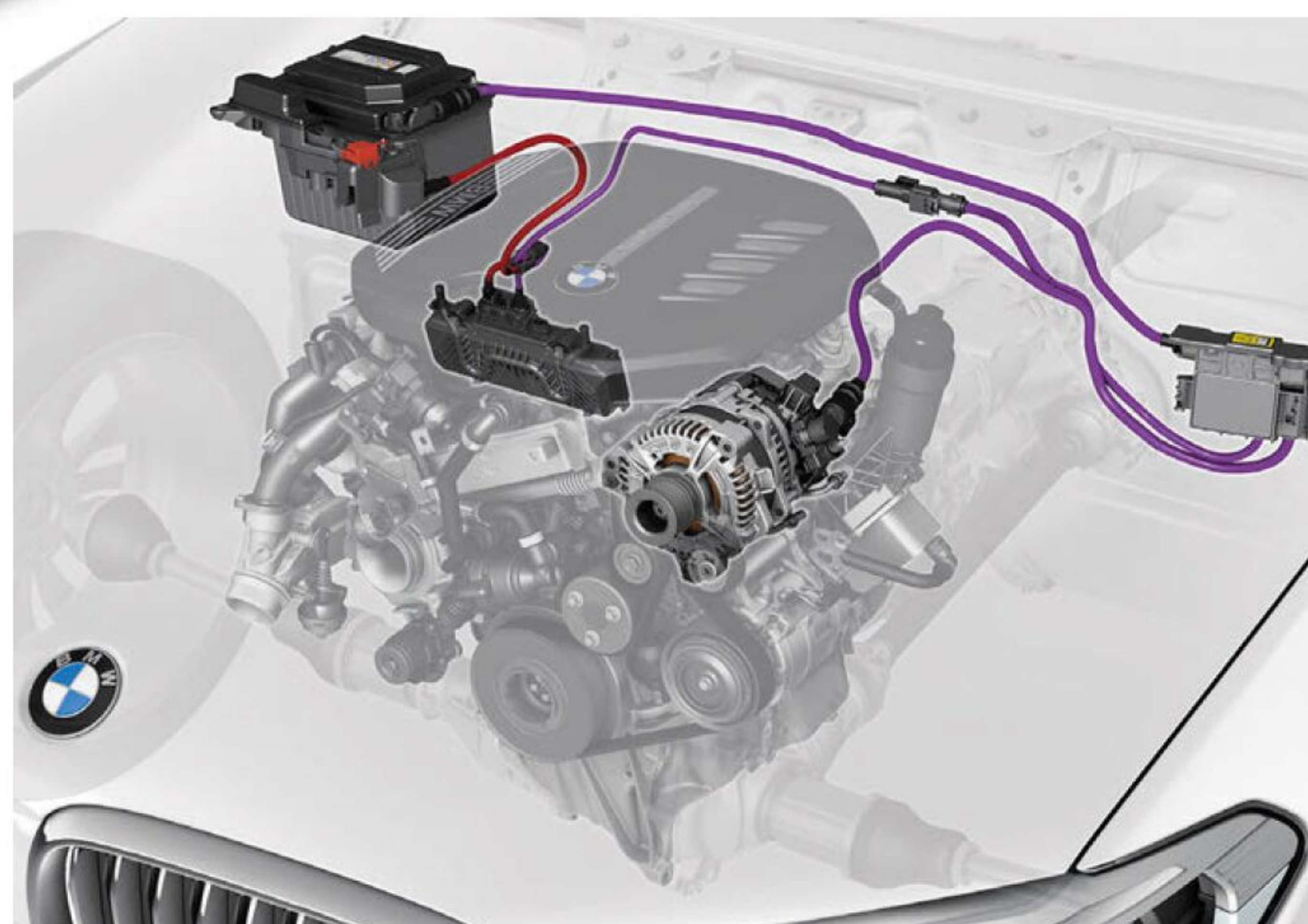
PRO

- Possibilità di procedere per distanze relativamente lunghe in elettrico
- La batteria del sistema Plug-In può essere ricaricata con l'apposita presa

CONTRO

- Prezzo di acquisto superiore rispetto alla tecnologia ibrida
- Sensibile aumento del peso della vettura

Sotto, i principali organi meccanici dell'ammiraglia BMW completamente elettrica: la i7.

Sulle elettriche con più motori, la loro gestione consente di esaltare l'effetto torque vectoring in curva

A destra, il sistema mild-hybrid BMW a 48V, che sfrutta un piccolo motore elettrico che funge anche da starter.

E-POWER NISSAN

Alle tecnologie appena descritte si aggiunge la e-Power utilizzata da Nissan. In realtà si tratta di un sistema già adottato nel 2011 da Opel Ampera e Chevrolet Volt, ripreso successivamente della BMW i3 equipaggiata con il dispositivo Range Extender. In estrema sintesi, le auto che adottano questa tecnologia sono a trazione elettrica, ma dispongono anche di un piccolo motore termico che si attiva quando la batteria scende sotto una determinata soglia per ricaricarla. In questo modo si risolve il problema dell'autonomia tipico della auto elettriche, al prezzo però di una piccola quantità di emissioni generata dal prodotta dal cosiddetto generatore quando entra in funzione per ricaricare le batterie. La presenza di un piccolo motore termino impone l'omologazione come veicoli ibridi anziché elettrici.

PRO

- Risposta immediata ai comandi dell'acceleratore
- Autonomia comparabile con quella di un'auto con motore termico

CONTRO

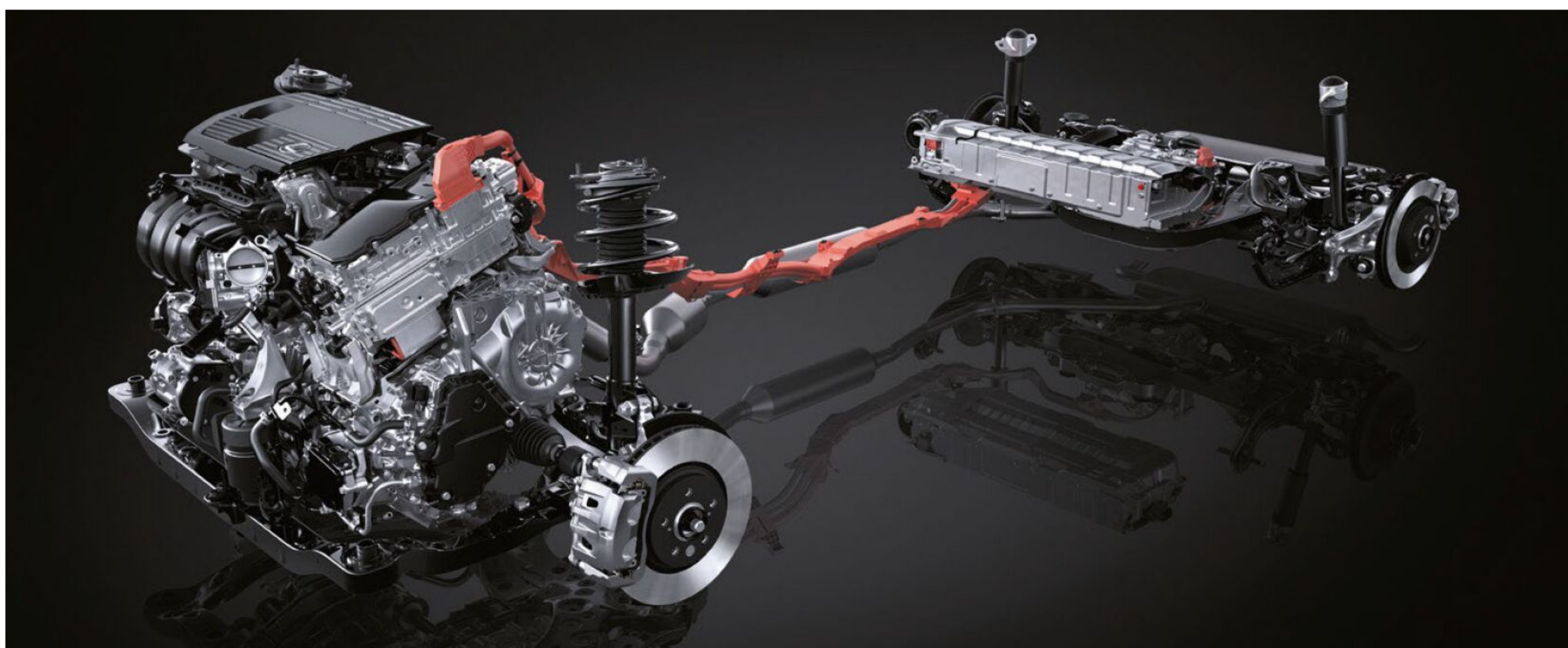
- Omologazione come ibrida e non full electric
- Peso elevato

MASERATI **GRANTURISMO E GRECALE FOLGORE**

NISSAN **QASHQAI E-POWER**

ALFA ROMEO **TONALE**

Toyota ha puntato fin dall'inizio sull'ibrido, per poi estendere la stessa tecnologia a Lexus

Sopra, il motore di un'auto elettrica: il numero degli organi meccanici è decisamente inferiore rispetto a quello di un propulsore endotermico, e questi sono meno soggetti a usura. Ma che fine faranno i meccanici?

Cose da sapere

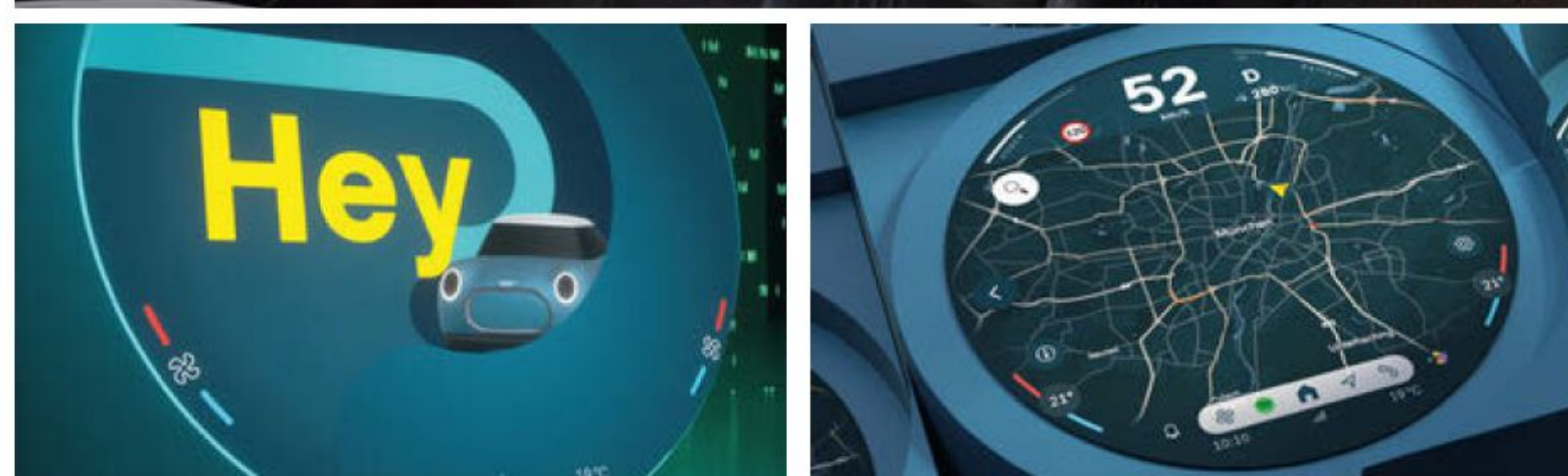
- L'auto elettrica consuma meno in città che non in autostrada
- I dati di autonomia dichiarati per le auto elettriche sono molto ottimistici, oltre che parecchio influenzati dalle condizioni climatiche
- I limitati ingombri della meccanica delle auto elettriche consentono di ottimizzare abitabilità e capacità di carico
- La manutenzione di un'elettrica è ridotta rispetto a quella di un'auto con motore termico
- L'assenza del cambio nelle macchine elettriche rende la guida molto più fluida e confortevole
- La coppia massima di un motore elettrico viene erogata istantaneamente, con sensibili benefici in accelerazione e ripresa
- I costi di ricarica con le colonnine Fast Charge raddoppiano quasi rispetto all'utilizzo della rete domestica
- I tempi di ricarica delle full-electric sono accettabili solo usando le colonnine
- Molte auto elettriche consentono di regolare l'intensità del recupero di energia in rilascio per sopperire all'assenza di freno motore
- Non emettendo rumore, l'auto elettrica può essere pericolosa per i pedoni
- Le ibride-plug-in associano i vantaggi del motore termico con quelli dell'elettrico
- Le auto elettriche possono avere due o anche più motori, permettendo così di simulare la trazione integrale
- L'assorbimento della trasmissione di un'auto elettrica è sensibilmente inferiore rispetto a quello di una vettura convenzionale
- Spesso la velocità della auto elettriche viene autolimitata per non penalizzare troppo l'autonomia nella marcia autostradale
- Tesla è l'unico costruttore a proporre una rete di ricarica propria e composta da colonnine a ricarica rapida
- Esistono App per gestire diversi fornitori di energia usando la stessa carta di credito per il pagamento
- La mappa del navigatore satellitare di molte auto elettriche evidenzia i punti di ricarica e i tempi stimati per un pieno di energia
- Attraverso un'app è possibile gestire a distanza la ricarica di molte auto elettriche
- Durante la ricarica, alcune vetture consentono di attivare (anche a distanza) l'impianto di climatizzazione in modo da consumare meno energia una volta che si stacca il cavo di ricarica
- In caso di incendio, le auto elettriche vanno gestite in modo completamente diverso rispetto a quelle convenzionali

MULTIMEDIALITÀ

MERCEDES-BENZ CONNECT PACKAGE: L'OFFERTA OMNICOMPRENSIVA

All'interno del Mercedes me Store, è ora disponibile il Mercedes-Benz Connect Package, che riunisce le precedenti offerte di digital extras in un'unica soluzione. Mercedes-Benz Connect Package sostituisce così i precedenti pacchetti Remote Package, Navigation Package, GUARD 360° Package, Entertainment Package, Pacchetto personalizzato, Remote & Servizi di navigazione, Sistema di assistenza al parcheggio con attivazione a distanza, In-Car Office e Navigazione per rimorchi e veicoli di grandi dimensioni, concentrandoli in un'unica offerta, che prevede un abbonamento mensile al costo di 14,90 euro/mese oppure l'abbonamento annuale, che prevede un canone di 149 euro/anno.

LAMBORGHINI REVUELTO NEL VIDEOGAME "THE CREW MOTOR FEST"

Automobili Lamborghini ha rinnovato la sua collaborazione con Ubisoft, presentando la Lamborghini Revuelto1 come hero car nel prossimo videogioco "The Crew Motor Fest", in vendita in tutto il mondo il 14 settembre. Il gioco sarà disponibile per PlayStation 5, PlayStation 4, Xbox Series X|S e Xbox One, oltre che su PC Windows. All'interno del videogioco è stata creata una playlist dedicata ad Automobili Lamborghini, dove i giocatori possono vivere l'evoluzione dagli anni Settanta con la Lamborghini Miura SV del 1971 fino ai giorni nostri con la prima supersportiva V12 ibrida plug-in HPEV, la Revuelto da 1.015 CV di potenza massima.

MINI E IL NUOVO DISPLAY OLED

Si chiama Mini Interaction Unit e si tratta del primo display con tecnologia OLED l'innovativo monitor circolare da 240 mm di diametro che equipaggerà la prossima Mini. Il design minimale sfrutta una grafica completamente nuova, dando così origine a un look estremamente moderno. La grafica cambia in funzione del programma selezionato tra gli 8 Mini Experience Mode disponibili grazie all'uso combinato delle luci, dell'interfaccia utente, delle impostazioni di guida e dei suoni. Mini Intelligent Personal Assistant si attiva invece attraverso il comando vocale "Hey Mini" e consente ai clienti di controllare numerose funzioni con un comando vocale, permette di formulare richieste o desideri relativi al viaggio e riconosce se a parlare è il guidatore o il passeggero anteriore. Il nuovo sistema di navigazione è invece basato sul cloud e offre un calcolo del percorso particolarmente veloce e preciso. I dati cartografici più recenti vengono sempre trasmessi alla vettura. A richiesta è offerta infine anche la connessione 5G.

AUDI PRESENTA LA SECONDA GENERAZIONE DI FARI OLED

La futura Audi Q6 e-tron è il primo modello della Casa tedesca equipaggiato con i gruppi ottici posteriori OLED di seconda generazione. Sono composti da un totale di 360 segmenti in grado di generare una nuova immagine luminosa ogni 10 millisecondi. Rispetto alla precedente generazione, i segmenti luminosi per ogni segmento sono passati da 6 a 60, per un totale appunto di 360. Tra le principali innovazioni di questa tecnologia figura anche la possibilità di segnalare eventuali pericoli ad altri utenti. Questa tecnologia si avvale infatti di simboli di avvertimento triangolari, che si attivano in presenza di un potenziale pericolo. Le luci di comunicazione entrano in funzione anche in caso di intervento dei sistemi di assistenza predittivi, a partire dalla frenata automatica di emergenza, ma anche in caso di apertura delle porte per evitare eventuali impatti con ciclisti o di altri veicoli in avvicinamento. Le 8 firme luminose dei fari e dei gruppi ottici posteriori possono essere selezionate a piacimento ora attraverso il sistema multimediale, oppure tramite l'App My Audi, che consente anche di attivare le animazioni Leaving Home e Coming Home.

BMW AIRCONSOLE LA NUOVA SERIE 5 DIVENTA UNA SALA GIOCHI

Per ingannare il tempo durante la ricarica delle versioni elettrificate, o anche semplicemente quando l'auto è ferma, BMW ha previso, con il lancio della nuova Serie 5, la piattaforma AirConsole. Il sistema consente al guidatore e ai passeggeri di giocare ai cosiddetti casual games, utilizzando gli smartphone con la funzione di controller e il display curvo BMW. Dopo aver avviato l'app AirConsole, la connessione tra lo smartphone e l'auto viene stabilita tramite la scansione di un codice QR sul display del sistema di infotainment. A quel punto i giocatori possono iniziare a giocare, tenendo conto che l'app AirConsole supporta più giocatori contemporaneamente, compresi i passeggeri posteriori. Sono disponibili giochi di corse, sport, quiz e quiz musicali, oltre a games di simulazione, strategia, salto e corsa e puzzle. Tra i circa 15 titoli disponibili fin al lancio della nuova BMW Serie 5 dall'inizio: "Go Kart Go", "Golazo", "Music Guess" e "Overcooked". Il portafoglio di giochi disponibili sarà continuamente ampliato.

HYUNDAI: 10 MILIONI DI ABBONATI AI SERVIZI CONNECTED

Anche il mondo dell'auto è sempre più connesso, come conferma Hyundai Motor Group, che ha superato a giugno i 10 milioni di abbonati ai servizi connected car a livello globale. Questo traguardo arriva solo un anno e 10 mesi dopo il raggiungimento dei 5 milioni di abbonati (agosto 2021). Il Gruppo ha introdotto i primi servizi connected car in Corea nel 2003, per poi estenderli progressivamente al mercato globale. Nei mercati esteri, i servizi sono stati lanciati per la prima volta negli Stati Uniti (giugno 2011), per poi arrivare in Cina, Europa, India e Singapore, fornendo servizi ai clienti di oltre 50 Paesi. Gli abbonati globali erano 1 milione nel maggio 2018, sono cresciuti a 5 milioni nell'agosto 2021, 8 milioni nell'ottobre 2022 e 10 milioni a giugno 2023. Gli abbonati all'estero stanno crescendo più rapidamente che in Corea.

AUTOMOBILISMO

Ciò che non riguarda solo il mondo dell'automobile in senso stretto, ma tutto ciò che ruota intorno ad esso

GLAMOUR

VETRINA

Vetrina glamour una panoramica di oggetti, che spaziano dagli occhiali da sole alle cuffie wireless
Vela e Motore le novità del mondo nautico, dai gommoni ai motoscafi più veloci e prestigiosi

L.G.R. BASE8

Il brand Made in Italy di occhiali di lusso L.G.R si affaccia per la prima volta al mondo degli occhiali sportivi con il nuovo modello BASE8.
L'idea di realizzare una collezione di montature sportive nasce dall'amicizia di Luca Gnecchi Ruscone, fondatore e anima di L.G.R, con Eugenio Amos, entusiasta collezionista d'auto e pilota, e Carlo Borromeo, la mente creativa dell'atelier di design e tecnologia Studio BorromeodeSilva.
Il pezzo chiave della collezione BASE 8 è un occhiale con montatura Havana tartarugata lucida dotato di lenti a specchio dorate polarizzate e prodotto in edizione limitata per celebrare la collaborazione e il lancio dell'ultimo progetto automobilistico di Eugenio Amos, la Lancia Delta Safarista by Automobili Amos. Le altre varianti, disponibili esclusivamente presso le boutique di L.G.R e sulla piattaforma e-commerce del brand, includono un modello Havana tartarugato opaco con lenti blu dal sapore retrò e tre occhiali dal design accattivante con montatura nera e lenti polarizzate blu, rosse e argento.

NORDSCHLEIFE RACERS UNLIMITED

Sul circuito Nordschleife del Nürburgring si è detto e scritto di tutto, al punto che sta diventando una meta quasi obbligatoria per gli appassionati di auto sportive e soprattutto per gli amanti della guida in pista. Proprio a loro è dedicata la t-shirt Nordschleife Racers Unlimited, di colore nero con un'accattivante stampa bianca disponibile nelle taglie che spaziano dalla S alla 3XL. È in vendita a partire **da 27,50 euro**, esclusivamente nel negozio online di www.nordschleife.us.

PUMA X PORSCHE LEGACY TURBO S

Si chiama Puma x Porsche Legacy Turbo S l'ultima collaboration collection tra il produttore di scarpe Puma e Porsche. La nuova collezione introduce combinazioni di colori vivaci, oltre all'energico colore Porsche Legacy: Lemon Chrome. Materiali premium e design originali rendono omaggio all'iconica linea Turbo S dei modelli Porsche 911.

AUTOMOBILI LAMBORGHINI 60°

Automobili Lamborghini 60° è la collezione di penne stilografiche e roller in edizione limitata dedicata ai sessant'anni di design delle supersportive e nata dalla collaborazione con Montegrappa, rinomata azienda italiana leader nel settore delle penne di lusso. La collezione comprende sessanta stilografiche e sessanta roller in sei colori distintivi Lamborghini, per un totale di 720 penne dalle superfici pure, contorni precisi e proporzioni che celebrano il design sportive del Toro.

PININFARINA E ROUX HELMETS
DESIGN E TECNOLOGIA

Roux by Pininfarina Helmets è la nuova linea di caschi che unisce l'estro del designer italiano che ha realizzato alcune delle auto più iconiche della storia con gli standard di sicurezza e la qualità costruttiva di un punto di riferimento nel mondo dei caschi da corsa. Pensati sia per le gare close cockpit (GT), sia per quelle in open cockpit, e adatti alle competizioni dalla Formula 4 alla Formula 1, i nuovi caschi sono approvati dalla FIA 8859/Snell SA2020. Ma non è tutto: i prodotti della linea GT dispongono anche del sistema di raffreddamento ad acqua integrato COOL-X di Roux, che ricircola l'acqua da un refrigeratore CoolShirt, mantenendo così un flusso costante di acqua refrigerata per ridurre al minimo lo stress da calore.

ROGER DUBUIS EXCALIBUR SPIDER FLYBACK CHRONOGRAPH

Ispirato al mondo delle supercar, il cronografo Excalibur Spider Flyback si caratterizza per la cassa in fibra di carbonio e la lunetta in ceramica ultraresistente ai graffi. La combinazione di carbonio e ceramica costituisce un omaggio ai materiali di costruzione delle supercar, che spesso integrano questi materiali in componenti essenziali come i freni. Ma le analogie con il mondo delle auto sono presenti anche sul retro: il rotore è stato infatti modellato con cinque braccia, proprio come i cerchioni delle ruote di una supercar. Il cinturino in caucciù nero presenta invece sul lato interno un originale motivo che richiama il battistrada degli pneumatici, mentre il sistema di sgancio rapido permette di cambiare il cinturino in pochi secondi.

INNOVACAR D1 IRON
VIA I DEPOSITI FERROSI

Chi parcheggia la propria auto nei centri cittadini in cui circolano i tram sa benissimo di cosa stiamo parlando: i depositi ferrosi che intaccano la carrozzeria e i vetri. Adatto anche alla pulizia dei cerchi, Innovacar D1 Iron è proposto in confezione da 500 ml **al prezzo di 19 euro.**

CREATIVE ZEN AIR DOT
CUFFIE WIRELESS IN-EAR

Creative Zen Air Dot sono le nuove cuffie true wireless in-ear dal peso di soli 33 grammi, dotate di due microfoni con tecnologia di cancellazione del rumore ambientale (ENC) e contraddistinte dalla durata della batteria che può arrivare fino a 24 ore. **Prezzo di listino: 29,99 euro.**

SUNSET EVO
STYLMARTIN

Leggera e confortevole, Sunset Evo è realizzata con una tomaia in canvas traspirante con inserti in pelle cerata tono su tono. Pensata per un uso motociclistico, ma adatta anche alla vita di tutti i giorni, questa scarpa è disponibile nelle taglie da 36 a 47. **Prezzo di listino: 149 euro**, tinta unica grigio antracite.

VELA E MOTORE

SCANNER ENVY 1200 FB La potenza dell'eleganza

Scanner Envy 1200 FB è un maxi rib ideale per crociere di coppia, per armatori che scendono da barche più grosse (e vogliono stare al timone), come tender e per chi cerca un daycruiser o un primo acquisto "premium". A prua c'è un grande prendisole, con il piano di coperta ricoperto in teak (si può avere anche il sintetico) a filo dei tubolari. Dietro la seduta doppia al servizio della timoneria si trovano il mobile cucina con lavello e frigorifero a incasso, e una dinette con tavolo pieghevole e panche modulabili, con cui si può ampliare ulteriormente il già grande prendisole di poppa, affiancato da due camminamenti che portano alla plancetta bagno.

LOMAC TURISMO 9.5 Look aggressivo

Lomac Turismo 9.5 riprende concept e stilemi del Turismo 7.0, ma trae il massimo vantaggio dalla maggiore lunghezza dello scafo. Mantenendo ed esaltando gli stilemi del look militare "heavy duty" del suo predecessore, offre un design aggressivo e filante e nuove caratteristiche: la poppa spaziosa con la dinette a U per 6/8 persone trasformabile in prendisole. La console è ancora più futuristica grazie alle maggiori dimensioni. Una porta sul lato di prua consente l'accesso a un locale sotto la consolle di guida che può ospitare un wc chimico o marino, oppure una grande stiva o uno spogliatoio.

EOLO NOVE **Daycruiser per famiglie**

Eolo Nove è la nuova ammiraglia del cantiere siciliano ed è un upgrade di Eolo 830, con quattro posti letto e spazi ampliati a misura di famiglia. Progettato insieme allo Studio Naye, Eolo Nove arricchisce la gamma Day Line, per un'uscita in mare tra tintarella, grazie ai tanti spazi social, e l'eventuale rifugio sottocoperta, dove c'è anche un bagno. È motorizzato con due fuoribordo Suzuki da 250 CV per superare i 35 nodi.

SELVA 21 LS PLUS ULTRA **Due salotti sull'acqua**

Due salottini, uno a prua e uno a poppa, per prendere il sole e pranzare, tanti dettagli e rifiniture di pregio per Selva 21 LV Plus Ultra. Accoppiato al fuoribordo Murena 40 XSR Best, permette di godersi il mare anche senza patente nautica. In soli 6,30 metri di lunghezza troviamo due zone living: il prendisole a V di prua, da estendere grazie a una piattaforma o da usare come salottino, e il pozzetto a U di poppa. Al centro una timoneria moderna e sette ampi gavoni.

PIRELLI 30 **Piccolo e adrenalinico**

Pirelli 30 è un entry level di 10 metri della linea Walkarounds e nasce dalla collaborazione tra Sacs TecnoRib e Mannerfelt Design Team. È ideale sia come shadow boat che come day cruiser veloce. In 10 metri di lunghezza presenta a poppa sedute contrapposte con tavolo abbattibile per trasformare la zona pranzo in un prendisole. A prua sono disponibili due differenti configurazioni: una completamente walkaround e un'altra con un'area prendisole a tutto baglio.

ABBONATI SUBITO!
E RICEVI DIRETTAMENTE A CASA AUTOMOBILISMO

ABBONAMENTO ANNUALE POSTALE SOLO PER L'ITALIA € 58,00

Visitate il sito **automobilismo.it/shop** e seguite le istruzioni per pagare con carta di credito oppure contattate il nostro Servizio Cortesia. L'abbonamento per 12 numeri decorrerà dal primo numero raggiungibile dopo il ricevimento della richiesta completa. Il prezzo indicato comprende le spese di spedizione.

ARRETRATI

Per acquistare numeri arretrati visita il sito **automobilismo.it/shop**, oppure scrivere a **clienti@sport-com.it**
Il prezzo di ogni singolo arretrato è di € **7,50** escluse le spese di spedizione.
Il costo indicativo di spedizione per l'Italia è € 5,50.
Se il fascicolo è esaurito, invieremo la fotocopia del servizio che vi interessa.

PAGAMENTI

È possibile effettuare il pagamento con:

- Bonifico bancario con le seguenti indicazioni:
  IBAN: **IT64 B084 0410 8010 0000 0044 373** Intestato a: Sportcom s.r.l.
  Causale abbonamento: Acquisto abbonamento [Nome Rivista] [Nome e Cognome]
  (es. Acquisto Abbonamento *Automobilismo - Alessandro Rossi*)
  Causale arretrati: Acquisto arretrato [Nome Rivista + Numero + Mese + Anno] [Nome e Cognome]
  (es. Acquisto arretrato *Automobilismo n. 10, 10/2019 - Alessandro Rossi*)
- Attraverso il nostro Servizio Cortesia per avere le necessarie indicazioni operative

In tutti i casi, inviate una e-mail a **clienti@sport-com.it** con allegata la relativa ricevuta, l'indirizzo di spedizione dell'abbonamento e il Codice Fiscale necessario per la fatturazione elettronica.

SERVIZIO CORTESIA

333 563 3002
da **lunedì** a **venerdì** 9:00-13:00
clienti@sport-comt.it
automobilismo.it/shop

COME FARE PER ACQUISTARE LA VERSIONE DIGITALE PER TABLET, SMARTPHONE E PC

Scarica gratuitamente l'app ufficiale AUTOMOBILISMO di Sportcom dal tuo Store.

Visita **automobilismo.it/shop** e scegli l'opzione che preferisci:

- Copia singola;
- Abbonamento annuale di 12 numeri (dal primo disponibile per un anno solare).

La rivista è sfogliabile anche da PC accedendo all'area personale dello shop Sportcom.

PRIVACY

Per l'informativa sul trattamento dei dati personali, ai sensi del Reg. (UE) 2016 / 679, Vi invitiamo a visitare i nostri siti www.sport-com.it e automobilismo.it/shop

AUTOMOBILISMO

è una pubblicazione SPORTcom S.r.l.

Direzione, Redazione e Amministrazione: Via Polonia, 7 - 20157 Milano - Tel. 02.40321100 - www.sport-com.it
Registrazione al tribunale di Milano n. 405 del 3/08/1983 - Iscrizione al R.O.C. n. 35102 -

AUTOMOBILISMO

Da questo numero il listino sarà digitale. Nelle pagine seguenti troverete l'andamento del mercato

MERCATO

LISTINO DEL NUOVO

aggiornato al mese di **agosto** 2023

▶ DOVE CONSULTARE IL LISTINO

▸ vai al sito: **https://www.automobilismo.it** ▸ o Inquadra il **QR code**

▶ COME CONSULTARE IL LISTINO

- Per ogni motorizzazione i prezzi sono quelli dell'allestimento base.
- I prezzi di listino pubblicati sono chiavi in mano Iva compresa.
- Nella colonna cilindrata/numero cilindri/trazione: (es. 1000/4/A)

I primi numeri indicano la cilindrata.
Il secondo numero indica il frazionamento del motore.
L'ultima lettera indica la trazione:
P = posteriore, A = anteriore, I = integrale.

LE VENDITE A LUGLIO

+8,8%

Crescita a ritmo rallentato

Vendite in salita, con 119.207 immatricolazioni a luglio, equivalenti a un incremento dell'8,8% rispetto allo stesso mese del 2022, ma con un tasso di crescita in fase di rallentamento

Il mercato è in continua crescita ormai da 12 mesi, anche se confrontando i dati con quelli del 2019, quindi del periodo pre pandemia, le immatricolazioni restano ancora inferiori del 22,3%. Il dato dei primi 7 mesi del 2023 mostra infatti 960.765 auto immatricolate contro le 793.873 del 2022, ma siamo sempre a quota 276.000 unità in meno nel confronto con il 2019.

Elettriche in discesa

Diminuzione delle vendite a luglio rispetto a giugno per le auto elettrificate, con le elettriche pure che non superano il 3,4% del mercato e le ibride plug-in che arrivano al 4,4%, per una quota complessiva del 7,8% contro il 9,8% di giugno. Nel confronto con il 2022, la diminuzione delle vendite riguarda però solo le full hybrid (-14,2), mentre le mild hybrid sono cresciute del 30,3%, le plug-in del 3,9% e le elettriche pure del 14,9%.

Calo per benzina e diesel, sale il GPL

Tra le alimentazioni, il motore a benzina perde 1,2 punti, fermandosi al 28,6% di quota, mentre il diesel scende al 18% delle immatricolazioni. Apprezzabile invece la crescita delle auto GPL, che raggiungono il 9,8% di quota; il metano si ferma allo 0,1%.

Il mercato mostra un segno positivo anche questo mese, ma siamo ancora distanti dai dati del periodo pre-pandemia

I numeri del mercato

La Fiat Panda si conferma anche questo mese regina del mercato, seguita dalla Dacia Sandero, che registra minori vendite rispetto a giugno

LA CLASSIFICA ASSOLUTA		
1	FIAT PANDA	8.902
2	DACIA SANDERO	3.482
3	LANCIA YPSILON	3.353
4	DACIA DUSTER	3.033
5	VOLKSWAGEN T-ROC	2.838
6	CITROËN C3	2.485
7	FIAT 500X	2.462
8	FORD PUMA	2.251
9	FIAT 500	2.226
10	RENAULT CAPTUR	2.056

Nel primo semestre del 2023, Fiat è stato il marchio numero uno del Gruppo Stellantis, con una crescita del 10 % rispetto all'anno scorso. Fiat è poi leader in tre mercati: Brasile, Italia e Turchia, con quote di mercato rispettivamente del 22%, 18,2%, 12,8%. Da segnalare anche il successo ottenuto dalla Nuova 500, che è la city car 100% elettrica più venduta in Europa, in aggiunta alle perfomances in Italia della Panda in Italia.

LA TOP TEN A BENZINA		
1	CITROËN C3	2.043
2	JEEP AVENGER	1.926
3	VOLKSWAGEN T-ROC	1.834
4	MG ZS	1.734
5	VOLKSWAGEN T-CROSS	1.556
6	PEUGEOT 208	1.534
7	VOLKSWAGEN POLO	1.507
8	DACIA SANDERO	1.207
9	PEUGEOT 2008	1.066
10	OPEL CORSA	999

LA TOP TEN DIESEL		
1	AUDI Q3	1.038
2	VOLKSWAGEN T-ROC	1.004
3	FIAT 500X	976
4	PEUGEOT 2008	786
5	ALFA ROMEO TONALE	774
6	VOLKSWAGEN TIGUAN	770
7	DACIA DUSTER	756
8	BMW SERIE 1	719
9	PEUGEOT 3008	684
10	MERCEDES GLA	660

LA TOP TEN ELETTRICHE		
1	TESLA MODEL Y	399
2	FIAT 500	332
3	SMART FORTWO	317
4	MG MG4	222
5	PEUGEOT 208	220
6	DACIA SPRING	208
7	RENAULT MEGANE	179
8	OPEL CORSA	163
9	JEEP AVENGER	127
10	MINI MINI	93

ALFA ROMEO record nei primi sei mesi

Nel primo semestre 2023, Alfa Romeo segna +57% nelle vendite

Già nel primo trimestre dell'anno, il marchio Alfa Romeo aveva segnato numeri da record, ma la crescita è continuata con lo stesso ritmo anche nei successivi 3 mesi. Le immatricolazioni globali sono cresciute infatti del 57% rispetto al primo semestre 2022, con l'Europa in forte e costante ascesa, con valori medi raddoppiati, pari a +100%. Di grande rilievo i dati di Francia (+123%), Germania (+ 116%) e Italia (+131%). Notevoli le performance fatte segnare da Middle East e Africa (+173%), ma anche in Cina si è registrato un aumento del 94% nel mese di maggio rispetto allo stesso periodo del 2022. Da segnalare infine che Alfa Romeo ha appena presentato in Cina nuova Giulia e nuova Stelvio, debuttando anche ad Hong Kong con l'inaugurazione del primo dealer Alfa Romeo.

Con 1.782 auto vendute, Kia Sportage è il SUV del segmento C più venduto in Italia a luglio.

LAMBORGHINI Urus e Huracán sold out

I primi sei mesi del 2023 di Automobili Lamborghini fanno registrare nuovamente risultati record in termini di vendite, fatturato e profittabilità, principalmente grazie al successo commerciale dei modelli Urus e Huracán

Il super SUV Urus e la supersportiva Huracán sold out fino a fine produzione (prevista nella seconda metà del 2024), risultano determinanti nel raggiungimento di un totale consegne, a livello globale, pari a 5.341 unità: +4.9% rispetto al primo semestre dell'anno precedente.Trend in crescita anche per i ricavi che raggiungono 1.421 milioni di euro, in aumento del 6,7% rispetto allo stesso periodo del 2022, e per il risultato operativo, che sale del +7,2% fino al record di 456 milioni di euro (rispetto ai 425 milioni del 2022). Di conseguenza, si registra anche un miglioramento del Return on Sales (RoS), che si attesta al 32,1%. A livello di consegne nelle macroaree, la distribuzione delle vetture Lamborghini registra ottimi risultati, con le tre regioni EMEA, America ed Asia Pacifico che, rispettivamente, distribuiscono 2.285, 1.857 e 1.199 vetture. A livello di singoli mercati, gli Stati Uniti si confermano al primo posto (1.625 vetture consegnate), seguiti da Regno Unito (514), Germania (511), Chinese mainland, Hong Kong e Macao (450), Giappone (280) ed Italia (270). Le novità di questa prima parte del 2023 restano il lancio di Revuelto che, dopo la presentazione a marzo, ha già fatto registrare ordini che coprono oltre due anni di produzione, e il debutto della SC63, il prototipo ibrido di categoria LMDh per competere al vertice dell'endurance.

La gamma Alfa Romeo è composta, da sinistra da: Tonale, Stelvio e Giulia.

KIA grande successo in Europa

Le vendite di Kia nella prima metà del 2023 in Europa raggiungono il notevole risultato di 304.757 unità, con un incremento del 3,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno

Kia continua a registrare ottimi risultati di vendita anche in questa prima metà del 2023, con 304.757 immatricolazioni in Europa secondo i nuovi dati diffusi dalla European Automobile Manufacturers Association (ACEA). Sono risultati in netta crescita rispetto allo stesso periodo del 2022 per un incremento quantificabile nel 3,8%. Solo a giugno sono state vendute 54.611 unità, con un aumento del 5,4% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. La crescita contribuisce a mantenere la quota di mercato europea di Kia al 4,6 nel 2023. Best-seller di Kia nei mercati UE, EFTA e Regno Unito nella prima metà del 2023 ancora una volta si conferma il nuovo Sportage con 82.826 unità. Segue l'intera famiglia Ceed con 68.758 unità e al terzo posto, sul podio delle più vendute, Picanto con 39.133 unità.

Lo stabilimento Lamborghini di Sant'Agata Bolognese.

Futuro o passato?

Oggi siamo portati a considerare la propulsione elettrica sull'automobile come un'innovazione, in realtà, già nel 1897, Walter C. Baker realizza il primo veicolo a trazione elettrica. Nel 1898, il giovane fonda la Baker Motor Vehicle Co, di cui vi raccontiamo la storia

di Federico Signorelli

Tutto ha inizio il 27 giugno del 1868 quando nella cittadina statunitense di Hinsdale nasce Walter C. Baker. La permanenza nel luogo di nascita dura poco, nel 1871 la professione di inventore del padre spinge la famiglia a trasferirsi nella più promettente città di Cleveland, dove nel 1891 il giovane Walter si laurea in ingegneria meccanica presso la Case School of Applied Science.
Come il padre, Walter è un tipo appassionato e pragmatico; nel 1895 fonda la American Ball Bearing Co. insieme a John Crane, Rollin C. White F. Phillip Dorn, specializzata in componenti per veicoli, in quegli anni in larga parte carri e carrozze. Ma già nel 1898 le cose sono cambiate: il paese va lanciandosi in questa nuova invenzione che è l'automobile, oppure horseless carriage, il carro senza cavalli. L'azienda dunque non solo inizia a produrre componenti per auto ma, spinto dalla curiosità, Walter ha già costruito insieme all'amico Dorn un primo veicolo a trazione elettrica nel 1897.
In quegli anni è in corso la sfida tra la motorizzazione a vapore, quella elettrica e quella a scoppio; in questo scenario proprio l'ultimo dei contendenti ha la peggio perché inaffidabile, macchinoso, sporco, rumoroso e dalle prestazioni ben poco esaltanti in confronto agli altri due. Vera star è la motorizzazione elettrica per silenziosità, prestazioni e semplicità generale, con unico neo la ridotta autonomia; dettaglio che non spaventa il nostro giovane ingegnere che fonda nel 1898 la Baker Motor Vehicle Co.

L'auto delle signore

Nel 1899 costruisce il leggerissimo (solo 290 kg) modello Imperial Runabout, una due posti presentata al pubblico alla prima edizione del Salone dell'Automobile di New York nel 1901 (era anche il primo salone dedicato degli Stati Uniti); il prezzo venne fissato a 850 dollari, con due motori elettrici centrali, potenza di soli 0,75 CV, velocità di circa 16 km/h, costruzione misto legno/acciaio e batterie a 12 celle al Nichel-Ferro che verranno perfezionate nella durata da Thomas Edison che, non solo ne acquisterà un'esemplare, ma collaborerà con l'azienda. A questa ne seguono altre con prestazioni sempre migliori, come la Stanhope del 1902, che poteva raggiungere già 23 km/h con 1,75 CV: oggi possono sembrarci prestazioni quasi ridicole, ma occorre ricordare che ci troviamo negli anni in cui l'auto muoveva i suoi primi passi come oggetto sempre meno sperimentale e via via più concreto.
Nel 1905 la Baker Electric costruiva già 400 auto l'anno dimostrando il successo delle sue automobili, in particolare con la Model V del 1908, quasi un'icona, non solo nella versione aperta Victoria, ma in particolare con la carrozzeria chiusa Extension coupé del 1912 tanto da essere pubblicizzata come "l'auto più elegante in produzione".
L'auto con quattro posti tipo "vis à vis" ha un'efficace motore elettrico posteriore da 2,5 CV e 60 volt, autonomia di 80 km (con pacco batterie nichel-ferro dentro il cofano anteriore) e velocità massima di 37 km/h. Si guidava con un'asta ripiegabile, gli unici strumenti utili sono l'amperometro e il voltmetro e per la ricarica si poteva contare su una capillare rete di ricarica cittadina.
Ma perché le Baker ebbero così tanto successo? La risposta è composita: prima di tutto le prestazioni generali di alto livello, la perfetta esecuzione dell'assemblaggio e le finiture davvero incredibili degli interni, a dimostrazione di una raggiunta maturità del prodotto. In secondo luogo il grande riscontro registrato in particolare presso il pubblico femminile delle auto a trazione elettrica: assenza di vibrazioni, rumore, fumo, olio, cattivi odori e semplicità di guida come detto erano doti quasi impossibili da trovare nelle automobili a vapore o a scoppio, così sporche e complesse. Certamente le Baker non erano le uniche elettriche con queste caratteristiche di guida e confort, ma il marchio seppe spingerle a livelli altissimi diventando uno dei principali costruttori di riferimento a livello mondiale. Da qui l'attenta campagna pubblicitaria al femminile, con interni ampi (pensate agli abiti del tempo) e rifiniti con passamanerie, materiali morbidi e lussuosi, un'orologio di pregio, vano per un veloce make up e persino i vasi da fiori in cristallo.
Nel 1915 l'azienda confluì nella Rauch & Lang Carriage Co. diventando Baker Rauch & Lang Co., ma ormai il motore a scoppio correva forte eclissando così l'auto elettrica. Ciò non impedì al geniale Walter C. Baker di entrare nella Automotive Hall of Fame.